TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



ZIMA W KARPATACH. Ze zbiorów Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji. — Fot. Mucha.



1936
LUTY
MARZEC
2-3

cena 75 gr.

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA LUTY—MARZEC 1936 ROK 1 (XI) Nr. 2—3.

TREŚĆ ZESZYTU:

Od Redakcji

Z powodu trwającego od dłuższego czasu strajku pracowników drukarskich nie mógł się ukazać w lutym nr. 2 miesięcznika „Touring", za co serdecznie przepraszamy pp. Członków i Czytelników naszego pisma.

Numer ten wydajemy przeto w zwiększonej objętości jako nr. 2 i 3 razem.

Turystyka z zagranicy do Polski

Akcja Polskiego Touring Klubu i Polskiego Biura Podróży Orbisu

Ostatnia wycieczka jeźdźców holenderskich do Polski zrobiła nam na terenie zagranicznym tak. dobrą markę, że obecnie Polski Touring Klub otrzymał znów kilka zapytań z zagranicy, z Holandji, Anglji i innych krajów, w sprawie zorganizowania wycieczek do Polski w tegorocznym sezonie.

Ponieważ wycieczki samochodowe związane są także z przewozami kolejowemi, z pobytem w różnych miastach i ośrodkach Polski, z wycieczkami do atrakcyjnych miejscowości, Zarząd Touring Klubu uważał, że skoordynowanie w tym kierunku swych poczynań z Orbisem mogłoby być pożądane. W tym celu członek Zarządu Touring Klubu, p. inż. W. Balcer, zwrócił się do Dyrektora Naczelnego P. B. P. Orbis, m-jra M. Fularskiego z prośbą o zapoznanie zarządu P. T. K. z projektami Orbisu w sprawie wycieczek turystów zagranicznych do Polski.

W odpowiedzi swej Dyr. Fularski dał nam pożądane wyjaśnienia, oraz poruszył szereg zagadnień, związanych z całokształtem akcji turystycznej dla zagranicy, a mających wpływ na zamierzenia turystyczne instytucyj polskich.

— W planie pracy turystycznej — mówił Dyr. Fularski — jaką sobie Orbis wytyczył na rok bieżący, pierwsze miejsce zajmuje rozszerzenie zasięgu i rozwijanie turystyki polskiej, zarówno przez organizowanie wycieczek dla turystów polskich w kraju, jak też sprowadzanie wycieczek turystów obcych z zagranicy do Polski.

— Wiadomość o projektach Touring Klubu zbiega się z tem, co donoszą nam placówki zagraniczne Orbisu, że istnieje zagranicą duże zainteresowanie turystyczne Polską, terenem jeszcze mało znanym, a pociągającym swą oryginalnością i nowością. Mamy zapowiedziane na sezon letni wycieczki z Anglji, z Węgier, pracujemy nad zorganizowaniem wycieczek z Holandji, Francji, z krajów północnych: Szwecji, Finlandji, Łotwy, zwracamy nasze wysiłki na kraje bałkańskie, które w wysokim stopniu interesują się Polską. W dalszym ciągu będziemy obsługiwali turystów, przejeżdżających przez Polskę do Z. S. R. R. i zatrzymujących się w Warszawie.

— Jako nowość w turystyce polskiej propagujemy wycieczki po stałych szlakach turystycznych, powołując się w tym względzie na przykład i zwyczaj zagraniczny. Opracowaliśmy kilka szlaków turystycznych dla turystów krajowych, po najpiękniejszych miejscowościach Polski, oraz jeden główny szlak dla turystów zagranicznych, oczywiście z modyfikacjami, odpowiadającemi ich zainteresowaniom i czasowi pobytu.

— Co nazywa Pan Dyrektor szlakiem turystycznym dla turystów z zagranicy?

— Proponujemy zwiedzenie Warszawy, jako stolicy, Gdyni — naszego nowoczesnego portu, imponującego rozwojem amerykańskim, Krakowa — skarbnicy historycznych tradycyj, zabytków sztuki i pamiątek narodowych, następnie kierujemy gości do Zakopanego i Krynicy ewentualnie do Białowieży. W takiej wycieczce zawarte są najważniejsze elementy charakteru krajobrazowego i społecznego Polski. Oczywiście możliwe jest zwiedzanie innych ośrodków, miejscowości przemysłowych, wycieczki na Huculszczyznę, na Polesie i t. d.

— Stałe szlaki mają i to znaczenie, że turysta zagraniczny jest przyzwyczajony do pewnego zgóry określonego standartu wycieczkowego, uwzgledniającego nietylko zwiedzenie kraju, lecz także przewidziane ceny i świadczenia turystyczne na poszczególnych etapach wycieczki. Chcemy dać turystom zagranicznym możliwie najlepszy gatunek świadczeń i usług, bo od zadowolenia uczestników jednej wycieczki zależy powodzenie następnych. Ubiegłego roku mieliśmy wyraźny tego przykład z wycieczkami angielskiemi — z czterech wycieczek, które kolejno zorganizował nasz Oddział w Londynie, każda następna była liczniejsza od poprzedniej.

— Na wycieczkach turystów zagranicznych zależeć nam musi nietylko ze względów materjalnych, lecz i ze względu na propagandę ogólną — Polski zagranicą.

— Rozwój turystyki z innych krajów do Polski zależy w znacznym stopniu od właściwie prowadzonej polityki paszportowo-wizowej, gdyż tą drogą można wywrzeć odpowiedni wpływ na kraje, które zamykają swe granice dla wyjazdów obywateli do Polski.

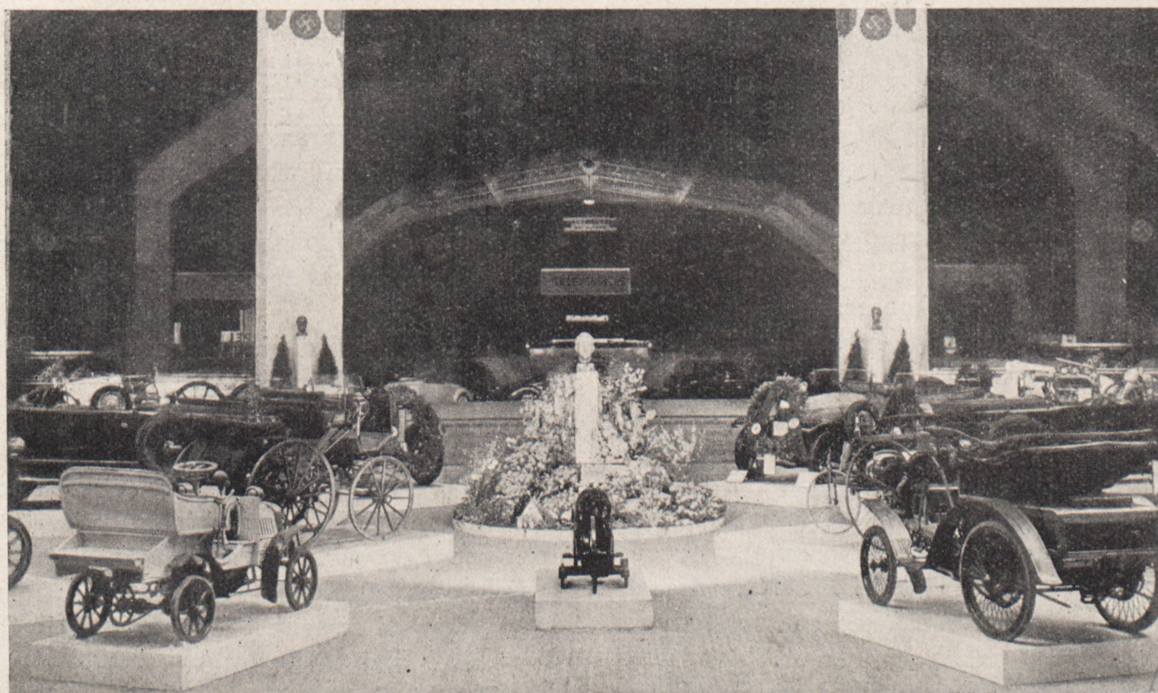
— Również szereg czynników wewnątrz Polski powinno być dostosowanych do przyjazdów

i pobytów turystów zagranicznych. Jeżeli chodzi o automobilistów, to tury muszą być wybierane starannie, gdyż tylko część szos nadaje się do sportu samochodowego. W miarę budowy nowych, dobrych szos trudności te będą znikać.

Drugą ważną sprawą jest dążenie do zniżki kosztów utrzymania i świadczeń dla turystów zagranicznych. Możnaby to przeprowadzać już w ramach obecnie dokonywującej się akcji zniżki cen. Usługi i świadczenia dla obcych są niewspółmiernie drogie, przedewszystkiem zaś hotele nasze mają cenniki przesadnie wygórowane w stosunku do swych urządzeń naogół marnych. Stan i ceny naszych hotelów wybitnie zniechęcają cudzoziemców, którzy się z niemi zetknęli i uprzedzają o tem swych współziomków. Jest to bardzo niekorzystne a trudności wynikające z nieprzygotowania terenu turystycznego w Polsce paraliżują naszą pracę, która mogłaby być bardzo owocna.

— Zrozumiałą jest rzeczą, jakie znaczenie dla propagandy polskiej i jakie korzyści gospodarcze dla kraju dają wycieczki z zagranicy, których uczestnicy mieszkają u nas przez jakiś czas, jeżdżą po kraju, robią zakupy, zostawiają pewien zapas walut obcych. Póki jednak nie będą dostatecznie przygotowane tereny turystyczne na przyjęcie cudzoziemców, musimy się ograniczyć do niektórych tylko szlaków wycieczkowych i z całą ostrożnością sprowadzać liczniejsze wycieczki, aby się nie skompromitować, gwarantując im odpowiednią obsługę. Uważamy to — jako narodowe biuro podróży — za swój obowiązek wobec Państwa, a równocześnie staramy się dawać inicjatywę w kierunku uregulowania administracyjnego poruszonych spraw i zagospodarowania objektów i terenów turystycznych w Polsce, która coraz większem się cieszy zainteresowaniem obcych i może z tego źródła ciągnąć korzyści materjalne i propagandowe".

Informacje te jasno świadczą, że czeka nas jeszcze długa i usilna praca, zanim zrealizujemy dążenia i ambicje przyjmowania turystów z zagranicy — temniemniej, musimy ją podjąć i prowadzić wytrwale.



Widok hali reprezentacyjnej na Międzynarodowej Wystawie Samochodowej w Berlinie 1936.

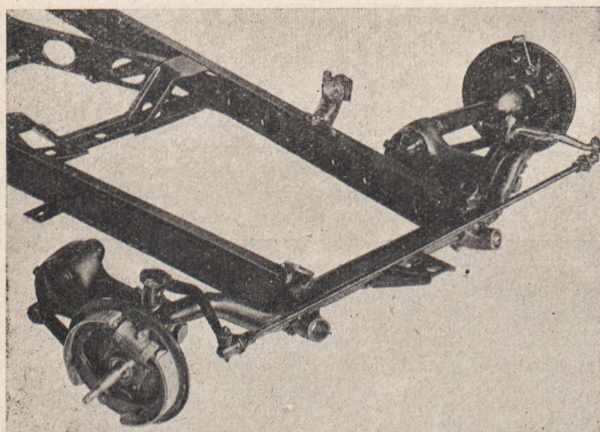
Inż. K. Studziński

Nowe dążenia w budownictwie samochodów

(dalszy ciąg).

Największy bodaj postęp w samochodach wykazuje zawieszenie i uresorowanie kół. Niezależne zawieszenie kół odniosło tu zwycięstwo na całym froncie. Zalety tego rodzaju rozwiązania są bezsprzeczne i to nietylko w zastosowaniu do złych i wyboistych dróg, lecz nawet do gładkich asfaltowanych dróg amerykańskich i autostrad zachodnio-europejskich. Komfort jazdy, zmniejszenie wstrząsów, bezpieczeństwo na wirażach, doskonałe trzymanie się drogi — oto zasadnicze plusy tego układu.

Mimo iż stosowanie kół niezależnych zapoczątkowali konstruktorzy europejscy, to przyznać należy, iż do całkowitego zwycięstwa ich przyczyniła się dopiero Ameryka, dzięki rzuceniu przez największe koncerny samochodowe hasła: precz ze sztywnemi nogami w samochodzie, niech żyją „kolana giętkie", — któremi w sposób obrazowy ochrzczono przegubowe zawieszenie kół.



Niezależne zawieszenie przednich kół nowego Opla.

Realizacja tego hasła nastąpiła z zawrotną szybkością. W ciągu dwuch lat to jest poczynając od 1933 roku do chwili obecnej, wszystkie samochody amerykańskie zmieniły zawieszenia swych kół przednich, zachowując jednak jeszcze klasyczny układ sztywnego tylnego mostu. Niezależne zawieszenia kół przednich we wszystkich samochodach amerykańskich prawie że nie różnią się między sobą i polegają na zastosowaniu poprzecznych ramion wahliwych, uresorowanych zapomocą dużych sprężyn spiralnych. W samochodach europejskich sprawa ta przedstawia się zupełnie odmiennie. Przedewszystkiem niezależne zawieszenie jedynie kół przednich uznano za niewystarczające, rozciągając je i na koła tylne, co pociągnęło już za sobą konieczność dalszych daleko idących zmian innych elementów samochodu. Sprawa wyboru rodzaju niezależnego zawieszenia kół nie spotkała się również z taką jednomyślnością w Europie, jak to miało miejsce w Ameryce. Wytłomaczenie tego jest proste: Amerykanie stosując jedynie przednie koła niezależne do swych starych podwozi, dobrali taki układ który umożliwiał jaknajmniejsze zmiany samej ramy, gdy zastosowanie wszystkich kół niezależnych wozów europejskich wymagało opracowania całkowicie nowych podwozi, zostawiało więc znaczną swobodę konstruktorom w doborze systemu zawieszenia i uresorowania.

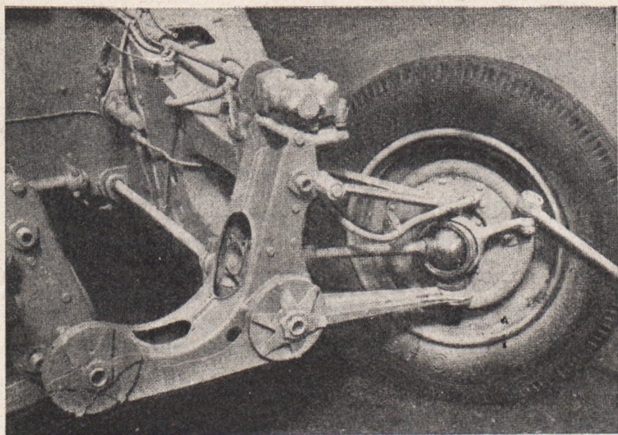
Zagadnienie to skomplikowało się tembardziej, iż weszła tu w grę również sprawa sposobu uresorowania. Zasadniczych sposobów resorowania jest trzy, a mianowicie resory płaskie, sprężyny spiralne i drążki skrętne.

Który z tych sposobów jest najracjonalniejszy, a przedewszystkiem, który z nich wykaże największe zalety praktyczne, pokazać może dopiero życie. Narazie jedynie stwierdzić można, iż największą prostotę w swem założeniu przedstawiają drążki skrętne, lecz stanowiąc równocześnie najnowszą zdobycz techniczną na tem polu, znajdują się jeszcze w stadjum eksperymentów.

O ile chodzi o niezależne zawieszenie kół przednich, to najczęściej spotykaną konstrukcją są płaskie resory poprzeczne, często używane w połączeniu z wahliwemi ramionami, jak to ma miejsce np. w Delage'u czy też Peugeot'cie.

Uresorowanie przednich kół niezależnych zapomocą sprężyn spiralnych ma w Europie swych przedstawicieli w układzie Dubonnet'a, które jest stosowane na samochodach Oppel, Vauxhal i Fiat 1500.

Drążki skrętne, jako uresorowanie niezależnych kół przednich, znajdują coraz szersze zastosowanie, czy to umieszczone w poprzek wozu z osadzonemi na nich ramionami podłużnemi jak ma np. Auto Union i Mattis, czy też umieszczone równolegle do osi wozu z poprzecz-



Widok niezależnego zawieszenia kół przednich Citroëna — „7".

nemi ramionami wahliwemi, jak to ma Citroën, Midget i Chenard Wallcker.

Niezależne zawieszenie kół tylnych przedstawia jeszcze większą rozmaitość, gdyż poczynając od resorów płaskich poprzecznych, sprężyn spiralnych oraz ich kombinacji, a kończąc na drążkach skrętnych, znajdujemy cały szereg rozwiązań pośrednich, różniących się między sobą sposobem rozwiązań konstrukcyjnych.

Równie wielką rozmaitość jak i zawieszenie kół wykazują ramy podwozia. Poczynając od ram klasycznych, zmodernizowanych przez zastosowanie poprzeczek w formie X, lub też KY, oraz podłużnic o przekroju zamkniętym, a kończąc na samochodach zupełnie bezramowych jak to ma np. Citroën, znaleźć można całą gamę najrozmaitszych rozwiązań pośrednich jak np. ramy platformowe stosowane przez Steyera, Seusaud de Lavaua, Adlera i ostatnio Peugeota; ramy rurowe jak Auto Unionu i BMW; ramy z rurą centralną jak Skody, Tatry, Daimlera i Mercedes-Benza; ramy wąskie, centralne jak Hansy, Stoewera, DKW, Midgeta, Fiata 1500 i t. d.

Na zakończenie nadmienić również wypada o bardzo logicznym, propagowanym przez konstruktorów niemieckich, nowym kierunku w budowie podwozi, polegającym na grupowaniu elementów napędowych w jednem miejscu, a więc przy silniku umieszczonym z przodu — dawanie napędu na koła przednie, a w razie napędu na koła tylne — stosowanie silnika z tyłu. Taka dyspozycja elementów napędowych przedstawia tak znaczne zalety konstrukcyjne, iż zwycięstwo jej w niedalekiej przyszłości jest zupełnie prawdopodobne.

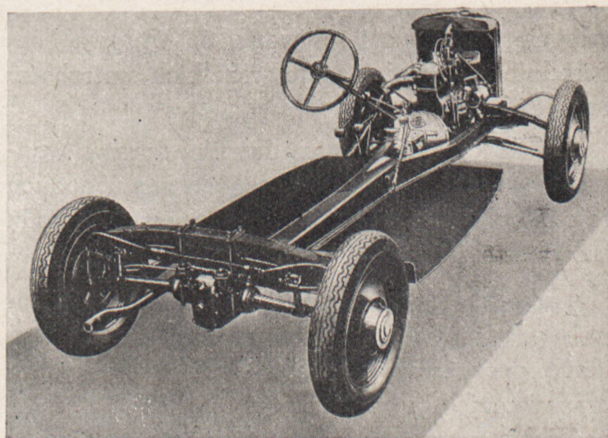
Obecnie już słuszność tej zasady uznał szereg firm, wypuszczając swe modele z napędem przednim, jak np. Citroën, Chenard Walcker, Audi, DKW i Adler: lub też z silnikiem napędzającym koła tylne i umieszczonym ztyłu jak np. Mercedes-Benz, a zwłaszcza Tatra, której model „77" stanowił prawdziwą rewelację w świecie samochodowym. Umieszczenie silnika ztyłu, ma tę wielką przewagę nad dotychczasowym klasycznym układem, iż pozwala na znacznie racjonalniejsze, z punktu widzenia aerodynamiki, opracowanie kształtów nadwozia.

Przechodząc do nadwozi współczesnych samochodów osobowych, stwierdzić można zupełny przewrót w zasadach ich budowy.

Gdy dawniej jedynym wskaźnikiem, którym przy konstrukcji nadwozia kierowano się, była wygoda pasażerów, o tyle obecnie doszły jeszcze dwa niemniej ważne czynniki, jak kształt nadwozia, dający minimum oporu powietrza, co ze względu na rozwijane obecnie szybkości jest rzeczą niezwykle ważną, oraz estetyka linji.

Nadwozia obecne ze względu na zmniejszenie do minimum szkodliwych wirów powietrznych, powstających w czasie jazdy, posiadają kształty możliwie najbardziej zbliżone do kształtów opracowanych przez laboratorja aerodynamiczne.

Z tego względu przodowi obecnego nadwozia jest nadawana forma zaokrąglona, odwietrzniki posiadają możliwie największe nachylenie, a tył wozu posiada wydłużony ogon. Te same zasady są stosowane również do kształtu błotników, przyczem tylne błotniki prawie, że przestają istnieć wskutek znacznego poszerzenia karoserji i umieszczenia wewnątrz niej kół.



Podwozie Hansy 1100.

Dla zmniejszenia wirów powietrznych w wielu nadwoziach dają się już zauważyć nawet pokrywy zakrywające zupełnie koła tylne.

Kształt latarń samochodowych został również dostosowany do obecnych wymagań badań naukowych, a w wielu wozach, o troskliwiej opracowanych linjach, zostały one wogóle schowane czy to wewnątrz błotników, czy też maski.

Peugeot w swym nowym modelu „402" umieścił je nawet za żaluzją chłodnicy.

W ten sposób powstał zupełnie nowy typ samochodu, który nietylko różni się od dawnego kształtami nadwozia i konstrukcją podwozia, lecz przedewszystkiem efektem ostatecznym, jakim jest wygoda jazdy i co najważniejsze ekonomja zużytych na pokonanie przestrzeni środków.

O ile chodzi o sprawy wygody pasażerów, to nie można pominąć milczeniem coraz bardziej rozpowszechniającej się, amerykańskiej zasady t. zw. centralnego rozmieszczenia siedzeń. Zasada ta polega na takim przesunięciu silnika do przodu, aby siedzenia pasażerów znalazły się między osiami wozu, co wpływa bezpośrednio na zmniejszenie wszelkich wstrząsów przy jeździe.





Wpływ przesunięcia silnika do przodu na rozmieszczenie miejsc w wozie.

Niedoceniana również dawniej sprawa wentylacji doczekała się w obecnych samochodach racjonalnego rozwiązania dzięki wprowadzeniu przewietrzania strumieniowego.

Jako najdogodniejszych przedstawicieli nowych prądów w budowie nadwozi można wymienić przedewszystkiem piękny, o doskonale opracowanej linji, wóz „Tatra" model „77", która dzięki swemu aerodynamicznemu nadwoziu uzyskała szybkość 150 km/godz., z obciążeniem sześciu osobami, zużywając zaledwie 14 litrów paliwa na 100 km; następnie zaś Maybacha, Peugeot'a — „402", Voisina.

Na zakończenie należy jeszcze zwrócić uwagę na opony, ten niezwykle ważny i odpowiedzialny czynnik w codziennej pracy samochodu. Opona w samochodzie odgrywa niezwykle ważną rolę nietylko jako pierwszy element amortyzujący wstrząsy na nierównościach drogi, lecz również jako pośrednik przy przenoszeniu siły napędowej i wszystkich sił napędkowych działających na samochód w czasie jazdy. Od niej więc zależy nietylko komfort jazdy, lecz w dużej mierze bezpieczeństwo jazdy.

W dziedzinie tej jesteśmy świadkami niezwykłego postępu i pomysłowości fabryk opon, czego wyrazem są stosowane obecnie powszechnie opony superbalonowe, o najrozmaitszych kształtach protektora, zapewniających doskonałą przyczepność i wysoką wytrzymałość.

Ostatnim wyczynem technicznym w tej dziedzinie są najnowsze opony Michelin'a demonstrowane na ostatnim Salonie Samochodowym w Paryżu, t. zw. „Stop", które posiadają protektor nacinany w kształcie falistych płytek, co ma zapewnić im podobno znacznie wyższą adherję niż wszystkim dotychczas znanym oponom, zwłaszcza na powierzchniach mokrych i pokrytych błotem.

Ewolucja samochodu nie skończyła się jednak jeszcze; forma, którą on obecnie ma, nie jest ostateczną i należy się spodziewać iż jeszcze dużo zmian przejdzie nim wreszcie osiągnie taką formę, która zostanie uznana za doskonałą.

Jaka to będzie forma — pokaże dopiero przyszłość.

Zofja Chamiec

Rola i zadanie kobiety w rozwoju automobilizmu

Żyjemy w czasach, których znamienną cechą jest tempo, — coraz bardziej wzmagające się tempo życia. Jakże odległą już jest ta epoka naszych prababek, które konną karocą podróżowały do stolicy lub większego miasta w ciągu długich tygodni! Wiek XX-y w powodzi wynalazków przyniósł nam i w tej dziedzinie wielkie zdobycze: skrócił czas naszych podróży, pokonał przestrzeń, — zbliżył do siebie niegdyś odległe miejscowości. To stało się źródłem „tempa życia" i podstawą życia gospodarczego, handlowego, kulturalnego i t. p. Ale idźmy dalej. Nie jest intencją mego artykułu ogólne rozważanie na temat tempa życia i możności szybkiej komunikacji, oraz wynikających stąd różnych korzyści, chodzi tylko o stwierdzenie tego postępu i ciągłego rozwoju na wszelkich polach, które przecież się ze sobą stykają i są jednym wielkim zazębiającym się łańcuchem przyczyn i skutków.

Troskę o rozwój automobilizmu u nas podjął Touring Klub Polski. W danej chwili też zagadnienie powyższe rozważamy na płaszczyźnie zainteresowań Touring-Klubu, a więc: automobilizm — jako turystyka i jako sport. Tak potraktowany, w konsekwencji ma na celu pomyślny i jaknajszerszy rozwój i dalej, — rozumując, jak wyżej, — jest jednym z przyczynków ogólnego postępu i organizacji życia. Zrzeszyliśmy się w Touring Klubie inspirowani różnemi bodźcami. Zapragnęliśmy podróżować, poznać jaknajwięcej okolic i środowisk i udostępnić to szerszym masom naszego społeczeństwa. Jakie skolei turystyka ma znaczenie gospodarcze, propagandowe i kulturalne dla ludzi, którzy zwiedzają i dla tych, do czyich okolic dociera turysta, — to jest dla wszystkich jasne. Również ważnym czynnikiem jest nacisk położony na sportowy charakter podróży. Jest to wyrobienie dzielności, orjentacji, szybkiej decyzji i jakże często pogody ducha i radości życia. Przytaczam rzeczy ogólnie znane i już tylokrotnie stwierdzone, to też dłużej się nad niemi nie zatrzymuję, — podaję je po to tylko, aby wyprowadzić ten wniosek jasny i prosty: że należy sobie życzyć, żeby turystyka i sport rozwijały się i rozprzestrzeniały najszerzej, jak również automobilizm, który jest jednym z najbardziej ułatwiających powyższe postulaty czynników.

A teraz zastanówmy się, dlaczego i jak kobiety mogą się do tego przyczynić?

Oto po pierwsze: na zasadzie równości, — owej sławnej „koleżeńskości w sporcie", — zadanie kobiet jest takie same, jak mężczyzn. To jest: o ile mają możność, powinny skierować swoje zainteresowania w tym kierunku i tu poświęcać swój czas. Napewno wycieczki dadzą im nieraz więcej radości, nie mówiąc o zdrowiu, niż dancingi, bridge i t. p. Za przykładem idzie naśladowanie, to najskuteczniejsza propaganda. W ten sposób zyskuje się coraz większe popularyzowanie tych pożytecznych przyjemności. W tej dziedzinie kobieta może być mężczyźnie towarzyszem i nieraz pomocą.

Po drugie: w tym wypadku niema już mowy o równości, bo właśnie wchodzi tu w grę przywilej. Gdy mowa o automobiliźmie, to trzeba przyznać niestety, że posiadanie samochodu jest u nas jeszcze luksusem. Mają auta ludzie zamożni, często dobrze zarabiający, lecz dużo pracujący, których żony i córki nie pracują zarobkowo i mają od nich wiele więcej czasu. Kobiety te mogłyby swój czas wykorzystać na sport samochodowy. Mogłyby nauczyć się prowadzić samochód, miałyby wiele z tego przyjemności, a nieraz mogłyby pojechać po męża do biura, coś załatwić i t. p., — przez co odpadłby nieraz koszt utrzymania szofera. Tem samem więcej ludzi mogłoby pozwolić sobie na posiadanie aut, których też większa ilość krążyłaby w ciągu dnia, zamiast bezczynnie oczekiwać na powrót swego spracowanego pana. W ten sposób kobiety, korzystające z przywileju wolniejszego czasu i nie pracowania tak, jak mężczyźni, — mogłyby w znacznej mierze przyczynić się do spopularyzowania sportu samochodowego.

Po trzecie: jak we wszystkiem, czem zajmują się kobiety, nie należy zapominać, że i tu występuje czynnik wychowawczy. Jest to może najważniejsze dla rozprzestrzenienia obchodzącego nas zagadnienia. Jest to sprowadzanie go na arenę życia codziennego, rodzinnego, jakby zasymilowanie w codziennych zwyczajach, dostępnych dla wszystkich, podczas kiedy zajęcia i zainteresowania mężczyzny pozostają często poza obrębem domu, jako coś oderwanego i obcego. Turystyka i sport, przesiąkające w zwyczaje domowe, mają promieniujący wpływ na szersze otoczenie. Ogarniając rodzinę, przenikają w zbiorowość większą — w społeczeństwo. Lecz przedewszystkiem czynnikiem największej wagi jest wychowanie młodego pokolenia. Wzrasta ono oswojone ze sportem, z zainteresowaniami skierowanemi ku rzeczom, dającym im zdrowie i radość, a zwłaszcza dzielność i tężyznę.

Oto pokrótce omówiliśmy rolę kobiet w propagandzie i spopularyzowaniu sportu automobilowego.

A teraz podejdźmy do tego zagadnienia z zupełnie innej strony. W wypadku wojny zmotoryzowanie kraju to jeden z najistotniejszych wymogów. Jeśli pośrednio udział kobiet w automobiliźmie może się przyczynić do jego rozwoju — to już dużo. Ale jeszcze i bezpośrednio kobiety mogą odegrać dużą rolę w obronie kraju. Muszą zastąpić mężczyzn na wielu placówkach, aby przy mobilizacji nie zostały zahamowane nagle wszelkie prace, przemysł i handel i t. p. Łatwo dostępnem zajęciem dla kobiet będzie szoferka. Pozwoli to na jakie takie utrzymanie życia gospodarczego i porządku, a jeszcze dalej na służbę wojskową sanitarną, aprowizacyjną, pocztową, łącznikową i t. p. Dobre obeznanie z samochodem i znajomość szoferki, można więc uważać też za racjonalne przysposobienie wojskowe.

A teraz argument może najmniej ważki, a przecież najwięcej pociągający: to nasza przyjemność. Dlatego i dla tych wszystkich powodów kobiety, jeśli mają możność, powinny interesować się sportem automobilowym i nauczyć się prowadzenia auta. W tym celu Polski Touring Klub utworzył Koło Pań Automobilistek, rozumiejąc, że tylko w zrzeszonej organizacji jest do pomyślenia odpowiednia nauka i wszelkie atrakcje i przyjemności, które zachęcić mogą coraz większe grono. Organizacja tylko dostarczyć może wszystkich ułatwień, obmyśleć i przygotować raidy, wycieczki, zjazdy i t. p.

To też wszystkie panie, uprawiające już ten sport „na dziko", powinny się zrzeszyć w Kole Pań Automobilistek, aby korzystać samym i udostępnić innym korzystanie z tylu przyjemnych i atrakcyjnych imprez. Panie, które dotąd stały zdala od tego sportu, a mają sprzyjające warunki, powinny zapisać się do „Koła". Pamiętajmy, że im większa liczebność organizacji, tem większa jej siła, — i w konsekwencji większa możność urządzenia coraz lepszych imprez i wycieczek. Wreszcie Koło Pań Automobilistek przedstawiające pewną już siłę, może wysuwać swoje postulaty, choćby np.: czy budowa samochodów jest dogodna i odpowiednia dla sił i przeciętnego wzrostu kobiet, czy trasa raidów wspólnych ma odpowiednią skalę trudności i t. p. i t. p.

Mamy nadzieję, że Koło Pań Automobilistek rozwinie się pięknie i Panie wykażą się w tym „gentlemańskim sporcie", jako godne rywalki a dobre towarzyszki sportowców — mężczyzn; w Polsce nie do pomyślenia będzie takie powiedzenie, jakie znajdujemy w opisie kraju sportów — Ameryki, — w książce Upton Sinclair'a „Nafta":

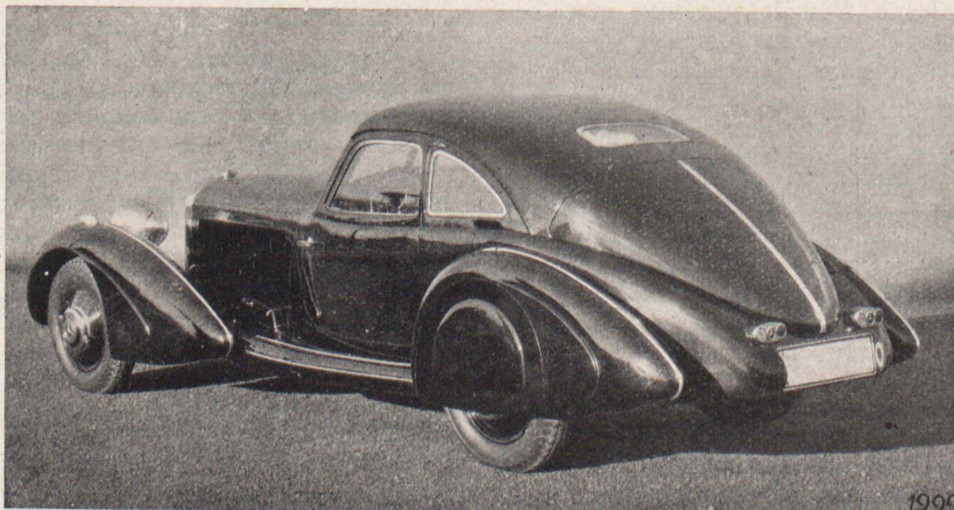
„— Jechał i klął, wymijając te najniebezpieczniejsze ze wszystkich dwunożnych stworzeń, „Przeklęte bydlę" to jedyne mocne słowo na jakie sobie pozwalał, było to poprostu naukowe określenie „świń drogowych", pijanych i kobiet, prowadzących auta, jak również fur siana, wozów transportowych i t. p."

Oto w jakiem towarzystwie Upton Sinclair postawił w czambuł wszystkie kobiety. — „Świnie drogowe" — to kierowcy niedbali, nie zachowujący wszystkich ostrożności i obowiązujących przepisów jazdy. No, a fury siana, pijani i wozy transportowe, to także towarzystwo, nie przynoszące zaszczytu dla sportowców.

Ale — tak może jest w Ameryce. A w Polsce będzie zupełnie inaczej. „Koło Pań Automobilistek" skupi u siebie wszystkie panie, zażywające tego sportu i będzie za nie odpowiedzialne. Panie opanują doskonale prowadzenie auta i będą dokładnie znały przepisy jazdy i wszystkie najnowsze wymogi sportu.

O ten stały wysoki poziom sportowy będzie dbało Koło Pań Automobilistek. Wzamian za to „Koło" będzie urządzało wycieczki i liczne atrakcje.

Prosimy więc o współpracę i coraz *więcej nowych sił.*



Kolejka linowa na Kasprowy

Wśród rozgwaru sprzecznych opinji i gwałtownej polemiki prasowej powstaje pierwsza w Polsce wielka inwestycja przeznaczona dla ruchu turystycznego. Odrzucając chęć polemizowania, aż nadto rozbujałą w ciągu ostatnich dwóch lat, musimy stwierdzić, że zachodzi tu pierwszy w Polsce wypadek podjęcia na wielką skalę akcji inwestycyjnej w zakresie przemysłu tyrystycznego, pod hasłem stworzenia dla turystyki polskiej warunków odpowiadających wymogom zachodniej Europy oraz wyposażenia jedynej wielkiej i reprezentacyjnej miejscowości górskiej w Polsce w odpowiednie jej międzynarodowemu znaczeniu urządzenia, potrzebne dla ruchu turystycznego. Już ten sam fakt upoważnia nas do bliższego przyjrzenia się tej sprawie.

Przedewszystkiem jednak pytanie — jak ta kolejka wyglądać będzie? Jest to odpowiadająca naogół podobnym konstrukcjom na terenie Alp kolejka linowa, budowana wedle patentów Bleicherta. Kolejka ta wychodzi z Kuźnic, ostatniej osady u podnóża Tatr, połączonej z Zakopanem dobrą szosą samochodową. Ze stacji czołowej na przestrzeni około 2 km wznosi się kolejka mniej więcej o 400 m i dochodzi do stacji pośredniej na Turniach Myślenickich. Stacja ta była potrzebna bez względu na fakt, że trasa kolejki w tem miejscu zmienia kierunek i przesiadanie jest konieczne. Budowa tej stacji na wysokości 1,352 m. stworzyła dodatkowy pierwszorzędny punkt widokowy w kierunku północnym. Uzupełnia on korzystnie widok ze stacji szczytowej, kierujący się przedewszystkiem ku południowi na rdzenny łańcuch Tatr. Ze stacji pośredniej na Turniach trasa kolejki posuwa się



na swym drugim odcinku ramieniem Kasprowego, w ostatniej części wzdłuż jego północnych urwisk i osiąga stację końcową kilkanaście metrów poniżej szczytu Kasprowego na wysokości 1.988 m. Na całej przestrzeni między stacjami ciągną się po dwie liny nośne każda o wadze 30 ton wsparte na 6-ciu podporach i zakotwiczone na górnych stacjach na olbrzymich drewnianych bębnach. Na linach tych na specjalnych zaczepach uwieszone są dwunasto-boczne wagoniki o pojemności po 30 osób w ogólnej liczbie cztery, po dwa na każdym odcinku trasy. Napęd kolejki następuje zapomocą całego systemu lin napędowych a siłownia znajduje się na stacji na Turniach, gdzie pracują dwa zespoły silników dla każdej części trasy osobno. Prądu dostarcza na Turnie linją wysokiego napięcia elektrownia zakopiańska. Same budynki kolejki wykonane w szarym ciosanym granicie, o spokojnych formach, harmonizują doskonale z krajobrazem i podobne są do istniejących budynków schronisk tatrzańskich Polskiego T-wa Tatrzańskiego na Hali Gąsienicowej i w Pięciu Stawach. Pozatem budynek na Turniach ukryty jest w wysokopiennym lesie, budynek zaś na Kasprowym przytulony do stoku turni szczytowej. Większych pomieszczeń poza poczekalniami i salą restauracyjną o charakterze schroniskowym na Kasprowym budynki nie posiadają. Dojazd z Zakopanego do stacji w Kuźnicach odbywać się będzie zapomocą autobusów i fiakrów dotychczasową drogą, która tylko na ostatnim odcinku zostanie uregulowana, na całej zaś przestrzeni otrzyma kostkową nawierzchnię, obecnie już w części ułożoną. Finansowanie budowy opiera się na długoterminowym kredycie Stoczni Gdyńskiej, Firmy Bleichert i Firmy Deichsel w Sosnowcu, które to firmy dostarczyły konstrukcyj żelaznych, mechanicznych i lin. Ogólny koszt budowy wynosi zł. 2.200.000.

Po tych technicznych szczegółach wypada nieco szerzej zająć się walorami tej inwestycji. Największe znaczenie ma ona dla Zakopanego jako miejscowości turystycznej i to tak w sezonie letnim jak i zimowym. Dotychczas jedyną atrakcją Zakopanego była wycieczka autobusowa do Morskiego Oka, dość kosztowna i wobec złego stanu drogi niezbyt zachęcająca. Pozatem Zakopane nie posiada ani porządnego lodowiska, ani europejskiej pływalni, ani ścieżek, ba, nawet tak wspaniały punk widokowy jak Gubałówka jest dla szerszych mas turystów zupełnie niedostępny. Przez kolejkę na Kasprowy zyskuje Zakopane pierwszorzędną atrakcję dla turystów chcących możliwie szybko i wygodnie dostać się do serca gór i podziwiać piękne widoki. Jeżeli osoby słabsze lub starsze powitają jako środek dający im wreszcie możność penetracji w głąb gór, to narciarze i turyści znajdą w niej wybitne ułatwienie wycieczkowania. Odnosi się to przedewszystkiem do tych, którzy przybywają do Zakopanego na krótkie, weekendowe, jedno lub dwu-dniowe pobyty i chcą jak najwięcej czasu spędzić w samych górach, a niezawsze mogą pokonać trud podejścia, wymagające treningu i wysiłku, a przedewszyst-



kiem czasu. Dla tych, którzy przybywają rano do Zakopanego, by po niedzieli spędzonej w górach wrócić do pracy, jest kolejka dobrodziejstwem, pozwalającem im na dotarcie do serca gór w ciągu niecałej pół godziny od przyjazdu do Zakopanego i to bez żadnego wysiłku. Oczywiście różnica jest wielka, jeżeli ktoś, mając do dyspozycji kilkanaście godzin, rozpoczyna wycieczkę z Zakopanego, albo ze szczytu Kasprowego!

Drugim czynnikiem, który skorzysta z kolejki na Kasprowy, są narciarze. Nietylko turyści, którzy skracając podejście przedłużą sobie dzień górski, ale i sportowcy, którzy chcą się doskonalić w zjazdach. Budowa kolejek linowych rozwinęła na zachodzie do nieznanej poprzednio wysokości kunszt zjazdu narciarskiego. Ogólny poziom przeciętnych umiejętności narciarskich w Austrji lub Szwajcarji podniósł się dzięki kolejkom niebywale. Narciarstwo polskie od dawna odczuwało swą niższość i widziało jedyne rozwiązanie tego problemu przez stworzenie możliwości częstotliwego treningu zjazdu narciarskiego przy pomocy kolejki linowej. Jeżeli, jak to jest projektowane, odbędą się w najbliższych latach w Zakopanem wielkie międzynarodowe zawody narciarskie na taką samą skalę jak słynne i pamiętne zawody F.I.S. w roku 1929, narciarstwo polskie dzięki kolejce na Kasprowy stanie do nich odpowiednio przygotowane.

Wreszcie musimy pamiętać o tem, że turysta zagraniczny, przyjeżdżający do Polski, znajdzie nareszcie w kolejce te ułatwienia i atrakcje, do jakich jest przyzwyczajony zagranicą. Momentem przełomowym w decyzji budowy kolejki były liczne głosy cudzoziemców, coraz częstszych gości Zakopanego, domagające się nie biernych widowisk, ale atrakcyj takich, któreby turystom pobyt uprzyjemniły i umożliwiły uprawianie sportu. Dość przytoczyć jako przykład, że w tegorocznej katastrofalnie beześnieżnej zimie, kiedy narciarstwa w Zakopanem uprawiać nie można, Kasprowy posiada już od połowy grudnia stale pierwszorzędne warunki śniegowe i w kotłach tak po stronie Hali Gąsiennicowej jak i Goryczkowej stale na nartach z przyjemnością jeździć można. Pozatem jest przecież stacja na Turniach doskonałą bazą wyjściową dla równie stale zaśnieżonych terenów narciarskich na Kondratowej.

Tak więc przybywa Polsce, a przedewszystkiem Zakopanemu pierwszorzędna i pierwsza inwestycja turystyczna. Zakopane, mające 50.000 osiadłych, a przeszło 150.000 przelotnych turystów rocznej frekwencji, napewno dostarczy odpowiedniego kontyngentu pasażerów. A pół miljona złotych, które w okresie straszliwego bezrobocia wsiąkły przy budowie kolejki w ubogą ludność góralską Podhala w formie zapłaty za robociznę, są także silnym argumentem za słusznością budowy kolejki.

W. W.

Potrzeby gospodarki drogowej Polski

W poniedziałek 20 stycznia w sali konferencyjnej Izby Przemysłowo Handlowej w Warszawie odbyło się staraniem Ligi Drogowej zebranie dyskusyjne na temat potrzeb gospodarki drogowej. Zebranie zagaił odczyt p. Stefana Tyszkiewicza, Prezesa Zarządu Głównego Ligi Drogowej na temat „Potrzeby gospodarki drogowej a przewidywania budżetowe", w których prelegent przedstawił całą powagę i znaczenie budowy dróg dla bezpieczeństwa kraju i obniżenia kosztów transportu, nie mówiąc już o wielkiem znaczeniu dróg jako arterji komunikacyjnych.

Rok 1935 był najlepszym rokiem w historji dróg niepodległej Polski. Wzmożenie zainteresowania gospodarką drogową w Polsce okazane ze strony władz i społeczeństwa, pozwoliło żywić nadzieję, że przed drogami polskimi otwiera się nowa era. Fundusz Pracy w tymże roku przeznaczył 31 miljonów złotych na drogi, wypłacając je w formie skierowania kadr bezrobotnych do prac przy budowie i przebudowie dróg i mostów na terenie całej Rzeczypospolitej.

Prace prowadzone były równocześnie w dwóch kierunkach. Zbudowano cały szereg dróg nowych oraz przebudowano drogi zniszczone, ulepszając równocześnie ich nawierzchnię.

Trzeba sobie zdać sprawę, że w Polsce dzięki mieszanemu ruchowi na drogach, spełniać one muszą wyjątkowo

trudne zadanie. Zagranicą, gdzie ruch zarówno osobowy jak i ciężarowy uprawiany jest głównie, a właściwie wyłącznie przy pomocy pojazdów mechanicznych, koszty budowy i utrzymania dróg są znacznie niższe. Wymaga się tam od dróg jedynie gładkiej powierzchni, osiąganej bądź przez smołowanie, bądź przez budowę nawierzchni nawet najtańszemi materjałami. W Polsce rzecz ma się całkiem inaczej. Hacele końskie wyrywają i niszczą nawierzchnię cienką, równocześnie ruch samochodowy domaga się gładkich nawierzchni, któreby ochraniały opony i podwozia wozu. Dzięki mieszanemu ruchowi nawierzchnie dróg w Polsce muszą być wyjątkowo grube, budowane na mocnych podkładach, co zwiększa w konsekwencji znacznie koszt ich budowy i utrzymania. Według obliczeń fachowców budowa 1 klm. drogi odpowiadającej wymaganiom ruchu kołowego na naszych drogach musi wynosić około stu tysięcy złotych.

W Polsce istnieją w tej chwili 3 kategorje dróg: 1) państwowe i utrzymywane przez Państwo, których mamy 21.000 klm. 2) wojewódzkie i powiatowe, których mamy 48.000 klm. 3) gminne i utrzymywane z Funduszu Samorządowego, których mamy 267.000 klm. Dróg o twardej nawierzchni mamy tylko 58.000 klm. Jest to dysproporcja rażąca w stosunku do państw zagranicznych. Również nierównomierną jest gęstość sieci drogowej w stosunku do powierzchni.

Budowę dróg utrudnia w wielu miejscach brak odpowiednich materjałów drogowych, a zwłaszcza kamieni. Nie jest to jednak najgroźniejsza przeszkoda, gdyż można wykorzystać przy budowie zastępcze materjały znajdujące się na miejscu, chociaż nie tak dobre. Pośpiech jednak na polu odbudowy dróg i doprowadzenia ich do stanu normalnej używalności jest konieczny. Opóźnienie spowodować może w konsekwencji zwiększenie wydatków na zakup materjałów koniecznych przy budowie i utrzymaniu dróg.

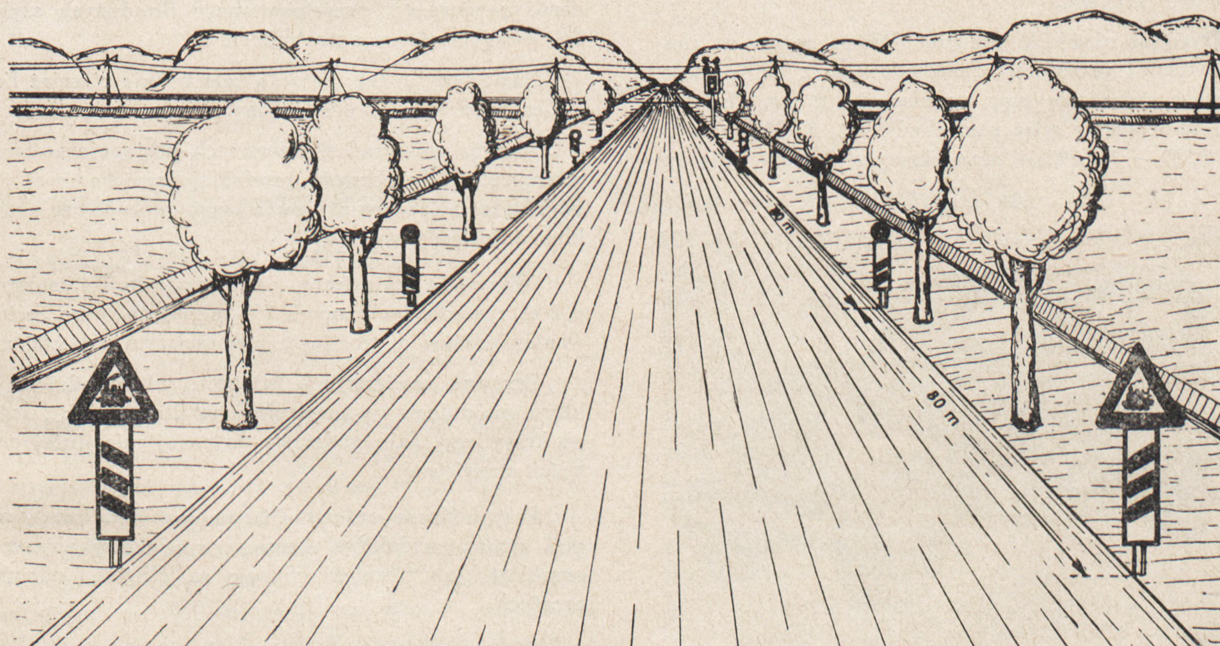
Według przypuszczalnych obliczeń w tej chwili trzebaby w Polsce przeznaczyć rocznie sumę około 45 miljonów złotych na budowę i utrzymanie dróg (nie licząc zaległych sum i rozpoczętych robót), wstawianą corocznie do budżetu państwowego zgóry.

Utrzymanie dróg w stanie używalności — to ratowanie kapitału narodowego, a budżet bez pozycji na drogi — to dewastacja. W Polsce mówić dziś nie możemy o drogach nowoczesnych, autostradach i t. p. Domagać się jednak musimy dróg znajdujących się w stanie używalności. Zagranicą koszt budowy i utrzymania dróg przerzuca się na dochód z ruchu automobilowego. U nas w tej chwili motoryzacja kraju nie przynosi żadnych dochodów, a brak dróg wzmaga jej bezczynność. Włochy i Niemcy rzucają w tej chwili miljony na budowę autostrad, dzięki którym wzmaga się ruch turystyczny i które gwarantują zwiększenie bezpieczeństwa kraju, zwalczając jednocześnie dzięki ich budowie bezrobocie. U nas o tych rzeczach mówić nie można, kiedy 70% ruchu na drogach stanowi ruch konny, z tem że na drogach samorządowych jest on jeszcze większy.

Sprawa mostów przedstawia się niemniej groźnie. W większości są to mosty drewniane, budowane prowizorycznie w czasie wojny. Domagają się one gwałtownej zamiany na nowe mosty drewniane lub żelbetonowe.

Do budżetu państwowego winno być wstawione corocznie 85 miljonów złotych na budowę nowych mostów, nie licząc konserwacji i długów. Fundusz Drogowy został zupełnie spaczony w wykonaniu. Przerzucono nań cały ciężar pokrywania kosztów budowy i utrzymania dróg, przy jednoczesnem oparciu jego dochodów na motoryzacji, która została zahamowana. W tej chwili posiadamy zaledwie 26. tysięcy samochodów, które nie mogą opłacić kosztów utrzymania i budowania dróg w Polsce. Życie domaga się, aby kapitał zakładowy dla F. D. został stworzony z innych źródeł. Tylko w ten sposób zdoła się ożywić roboty drogowe i przyśpieszyć rozwój motoryzacji kraju.

Zainteresowane sfery zaskoczone zostały w tym roku



Nowe znaki umieszczane przez władze w Niemczech na drogach przed przejazdami kolejowemi w celu zwiększenia bezpieczeństwa (patrz komunikat na str. 20).

całkowitem pominięciem w preliminarzu budżetowym pozycji na drogi. Fundusz pracy nie przewiduje również w tym roku żadnych sum na drogi. Cały świat uważa dzisiaj prowadzenie wielkich robót publicznych za najwłaściwsze zwalczanie bezrobocia. Ponieważ największy koszt budowy dróg stanowi robocizna niefachowa — Fundusz Pracy mógłby wydatnie przyczynić się do rozwiązania problemu drogowego w Polsce. Państwo powinno przystąpić do realizowania wielkiego programu drogowego w Polsce. Polska posiada potężny przemysł pośrednio i bezpośrednio związany z drogami, który może się rozwinąć przy rozbudowie dróg.

W dyskusji nad odczytem P. Tyszkiewicza wypowiedzieli się PP. Senator Rudowski, inż. Mieczysław Okęcki, Dyr. Siła-Nowicki, Naczelnik Nowakiewicz oraz kilku przedstawicieli władz i społeczeństwa.

Marja Minchejmerowa

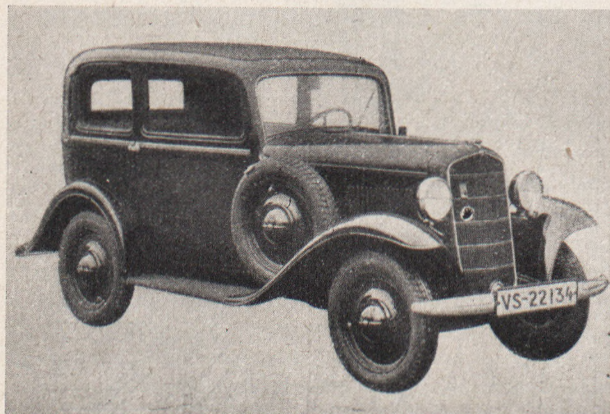
Wystawa automobilowa w Berlinie

Tegoroczna Wystawa Automobilowa w Berlinie, urządzona ze specjalnym rozmachem wobec jubileuszu 50-lecia wybudowania pierwszego samochodu w Niemczech, nie pokazała nic specjalnie nowego w dziedzinie rozwoju techniki samochodowej oraz nowości konstrukcyjnych.

Jedynie poważny rozwój da się zaobserwować w ciężkich samochodach ciężarowych i autobusach oraz silnikach Diesel'a, przystosowanych do wszystkich możliwych celów, poczynając od małego Diesel'a osobowego firmy Mercedes Benz o pojemności 2½ ltr., a kończąc na wielkich silnikach płaskich 12-cyl. o mocy do 560 KM. Znajdujemy tu wielką różnorodność ciężarowych podwozi, które umożliwiają przystosowanie wszelkich typów karoserji zarówno ciężarowych, jak i autobusowych.

Zwraca uwagę duża szybkość ciężkich samochodów ciężarowych, dochodząca do 80 klm na. godzinę. Jest to, oczywiście, możliwe tylko na dobrych szosach i autostradach, których rozwój w Niemczech postępuje 1.000 klm. krokami.

Przemysł niemiecki kładzie głównie nacisk na ilościowy rozwój produkcji samochodów oraz ich potanienie przez stworzenie typu popularnego, t. zw. „ludowego". Widzieliśmy więc samochody D. K. W. w cenie RM 1.750.— i 1.795.— oraz limuzynę 4-osob. Opla typu P. 4 o pojemności 1.100 ccm., która kosztuje RM. 1.650.



Rys. 1.
Opel P.4. Cena RM. 1.650.

Tempo produkcji samochodowej Niemiec obrazuje poniższa tabela:

1932 r.	— ok.	50.000 sztuk
1933 r.	— ok.	105.000 sztuk
1934 r.	— ok.	175.000 sztuk
1935 r	— ok.	240.000 sztuk.

na 1936 r. jest przewidziana produkcja około 300.000 sztuk, a na 1937 r. pół miljona!!!

Jest to tempo, niewątpliwie imponujące i żaden kraj na świecie nie może się poszczycić takim rozwojem motoryzacji.

W dziale wozów luksusowych uwagę zwraca duży Mercedes Benz o pojemności 5 ltr. z kompresorem i 7,7 ltr. w cenie RM. 46.000.— oraz luksusowy samochód Horch (Auto-Union) i Maybach.

Ten ostatni produkuje specjalny typ samochodu aerodynamicznego, przystosowanego do dużych szybkości, osiągalnych na autostradach.

Samochód do tego samego celu buduje również firma Adler, narazie jako wóz próbny.

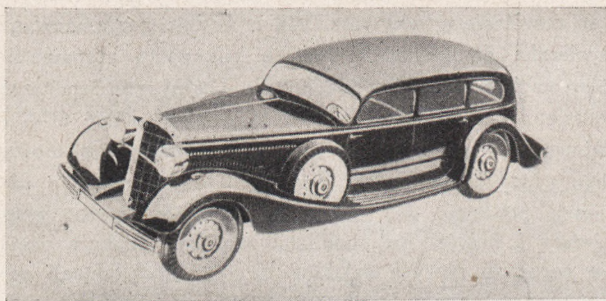
Rozwój autostrad w Niemczech postępuje w tempie równoległym do rozwoju produkcji samochodowej i na najbliższe 5 lat projektowane jest wybudowanie 1.000 klm. autostrady rocznie,

Wszystkie autostrady są konstrukcji betonowej o 2-ch równoległych torach 7½ m. szerok. przy zastosowaniu wirażów o promieniu niemniejszym niż 2.00 m.

Zarówno nawierzchnie betonowe, nieposiadające fal, które znajdujemy w konstrukcji asfaltowej, jak i łagodne krzywizny, dają podstawę do rozwijania dużej szybkości przeciętnej.

Przy budowie autostrad brana jest pod uwagę również strona „widokowa" terenu, przez który autostrada przebiega, jak również unikanie za długich odcinków prostych.

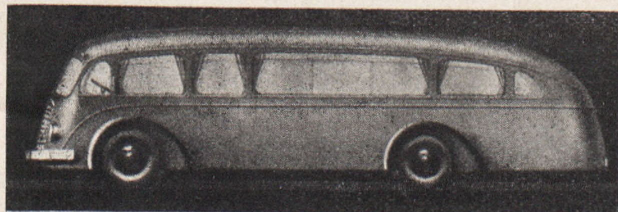
W ten sposób usuwa się nudę długiej jazdy autostradą, która jest jedną z przyczyn małego korzystania prywatnych automobilistów z autostrad włoskich.



Rys. 2.
Mercedens Benz 7,7 ltr. 8-cyl.

Z powyższego programu budowy autostrad, przewidziane na rok 1936 — 1.000 klm. będą, niewątpliwie, w całości wykonane.

Najważniejszym ze szlaków z punktu widzenia turysty polskiego jest w tym wypadku szlak Berlin-Szczecin, którego lwia część będzie oddana do użytku już na wiosnę b. roku.

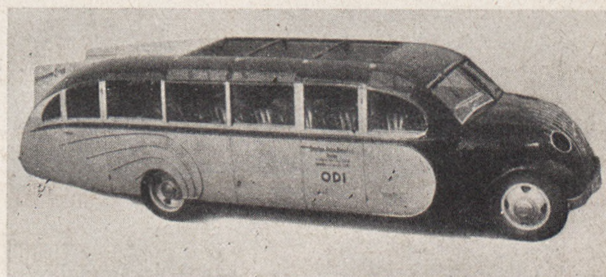


Rys. 3.

Najnowszy typ autobusu.

Z ramienia „Polskiego Touring-Klubu" Wystawę odwiedził inż. B. Lubiński, który jako współpracownik „Touring'u" brał udział w szeregu imprez zorganizowanych przez Związek Przemysłu Automobilowego dla prasy zagranicznej.

Zainteresowanie się sprawami motoryzacji Polski, jak również Polski — jako terenu ekspansji turystycznej — było bardzo wielkie.



Rys. 4.

Nowy typ autobusu.

Na każdym kroku spotykano się z objawami przyjaźni dla Polski.

O szczerości tych objawów trudno dziś mówić i czas pokaże, czy wielki rozwój motoryzacji i budowy dróg naszego najbliższego sąsiada będzie bodźcem do ruszenia z miejsca naszej rodzimej produkcji samochodowej i budowy szlaków komunikacyjnych, któreby zbliżyły granicę Niemiec w takim stopniu, w jakim została zbliżona granica Polski do ośrodków przemysłowych i administracyjnych naszego wielkiego sąsiada.

B. L.

Wizyta delegata Pol. Touring Klubu w Automobile Association w Londynie

P. Inż. Balcer, członek zarządu Polskiego Touring Klubu podczas pobytu w Londynie w końcu stycznia i początkach lutego b. r. złożył wizytę jako delegat Polskiego Touring Klubu w Automobile Association. Jest to serdecznie zaprzyjaźniona z Polskim Touring Klubem olbrzymia organizacja jednocząca w tej chwili prawie 600.000 członków automobilistów. Z samych tylko składek osiąga rocznego dochodu około 1 miljona funtów szterlingów. A. A. utrzymuje na drogach angielskich około 2 tysięcy patroli, współpracujących czynnie z policją drogową. Ponadto A. A. utrzymuje na drogach szereg stacji benzynowych i stacji obsługi.

Przeszło 600 tysięcy samochodów zarejestrowanych jest w A. A., czyli że prawie wszystkie samochody prywatne w Anglji należą do członków A. A. Jest to potęga, z którą liczy się dzisiaj cały świat automobilowy.

Biura A. A. w Londynie mieszczą się w dwuch 6 piętrowych gmachach, i zatrudniają około 700 urzędników. Dwunastu adwokatów pracuje wyłącznie dla A. A., prowadząc sprawy jej członków i udzielając porad prawnych. Biura A. A. posiadają własną drukarnię i wytwórnię map, których wydaje rocznie A. A. parę miljonów. Ponadto opracowuje marszruty dla turystów automobilowych na całym świecie. Rutyna pod tym względem doszła już



Sir Stenson Cook Sekr. Gen. A. A.

w biurach A. A. do tego, że w ciągu 3 minut dostarczają na żądanie gotowe itinerery na każdy odcinek drogi.

Sprawa kierowania turystów angielskich do Polski, poruszona przez p. Balcera, została przyjęta życzliwie i w rezultacie w sierpniu 1936 r. będzie zorganizowana wycieczka do Polski złożona z kilkunastu automobilistów angielskich. Przyjadą oni do Gdyni statkiem wraz ze swemi samochodami, a stąd zamierzają odbyć 6 — 7 dniową wycieczkę po Polsce według programu ułożonego zgóry przez Polski Touring Klub. Wycieczka zamierza powrócić do Anglji zpowrotem lądem przez Niemcy i Belgję. Automobiliści angielscy szukają chętnie coraz to nowych szlaków turystycznych. Jeżeli zatem pierwsza próba tegoroczna wypadnie pomyślnie, możemy się spodziewać napływu coraz to większych zastępów turystów z Anglji.

Wizyta p. Balcera w A. A. odbyta w wyjątkowo serdecznym nastroju, pozwala żywić nadzieję, że wpłynie dodatnio na ożywienie ruchu turystycznego między Polską i Anglją.

W czasie bytności w biurach A. A. otrzymał p. Balcer upominki dla Polskiego Touring Klubu, p. prezesa Reszczyńskiego i siebie, wręczone mu przez p. Stensona Cooka sekretarza genralnego A. A., p. D. Allena, dyrektora wydziału turystycznego A. A. i p. Patricka, szefa wydziału zagran. A. A., którzy go przez cały czas gościnnie podejmowali.



P. Dunscombe Allen. Dyrektor Wydz. Turyst. A. A.



Patrol drogowy A. A.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

REORGANIZACJA SEKCJI SAMOCHODOWEJ POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Grupa członków Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu, przejawiająca duże zainteresowanie zagadnieniami motoryzacji kraju i dążąca do ożywienia działalności Sekcji, zwołała posiedzenie informacyjno - organizacyjne Sekcji Samochodowej P. T. K. w dniu 20 stycznia br. w Warszawie. Dowodem zainteresowania zagadnieniem ruchu motoryzacyjnego członków Sekcji Samochodowej przy P. T. K. była obecność na sali około 40 osób.

Zebraniu przewodniczył inż. Gorzelański, znawca zagadnień motoryzacyjnych i wybitny specjalista na tem polu.

Obrady zagaił wstępnem przemówieniem Prezes Polskiego Touring Klubu P. Stanisław Reszczyński informując obecnych, że głównym powodem zwołania zebrania było zamarcie w ciągu ostatnich 10-ciu miesięcy działalności poprzedniej Sekcji Samochodowej P. T. K.

Zebranie odznaczało się wyjątkowem ożywieniem. Większość obecnych, między którymi znajdował się szereg wybitnych specjalistów i znawców zagadnień motoryzacyjnych i problemu samochodowego w Polsce, wypowiedziała się za powołaniem do życia Komitetu Organizacyjnego, któryby przygotował plan działania przyszłej Sekcji. Do Komitetu Organizacyjnego wybrani zostali PP. Bohdan Rychter, inż. Tuszyński, Józef Michalikowski, inż. Lubiński, mec. Wróblewski i Aleksander Grochowski.

W czasie dyskusji wyłonił się cały szereg nowych i ciekawych projektów na najbliższą i dalszą przyszłość, których realizację powierzono częściowo Komitetowi Organizacyjnemu, a częściowo Zarządowi przyszłej Sekcji Samochodowej.

Do zakresu działalności Komitetu Organizacyjnego należeć będzie wydanie mapy stanu dróg na rok 1936, której opracowanie dobiega końca.

KONKURS NA NAJWIĘKSZĄ ILOSĆ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW W SEZONIE 1935 R.

Zgodnie z zapowiedzią podaną w numerze I-ym „Touringu" — przedstawiamy poniżej wyniki zeszłorocznego, szóstego skolei, konkursu.

Po sprawdzeniu wszystkich złożonych zeszytów kontrolnych, ustalono następującą kolejność zwycięzców:

I. miejsce — p. Donat Chroll-Frolewicz z Sosnowca na samochodzie Studebaker — km. 13.637.

II. miejsce — p. Paweł Heller z Warszawy na samochodzie Buick — km. 10.534.

III. miejsce — p. inż. Maurycy Chartan z Łodzi na samochodzie Studebaker — km. 3.239.

IV. miejsce — p. dr. Adolf Lipszyc z Łodzi na samochodzie Delage — km. 2.868.

Stosownie do regulaminu konkursu, panom Donatowi Chroll-Frolewiczowi i Pawłowi Hellerowi przysługują za zwrotem kosztów złote plakiety Polskiego Touring Klubu, zaś p. inż. Maurycemu Chartanowi — na tychże warunkach plakieta bronzowa. IV miejsce, wobec nie osiągnięcia wymaganego minimum 3.000 km — pozostaje bez plakiety.

Niezależnie od ogłoszenia wyników zeszłorocznego konkursu na tem miejscu, wyniki te będą podane do wiadomości publicznej za pośrednictwem prasy i Polskiego Radja.

W Biurze Zarządu Głównego P. T. K. oraz w Delegaturach, można otrzymać zeszyty kontrolne i regulaminy do następnego, 7-go skolei, konkursu na ilość przejechanych kilometrów w sezonie 1936 roku. Każdy członek P. T. K. posiadający samochód lub motocykl powinien wziąć udział w tym konkursie, jeśli konkurs ten zainteresuje posiadaczy samochodów, którzy nie należą do Polskiego Touring Klubu — to jest bardzo proste wyjście — zapisanie się na członka P. T. K.

Konkurs ten łączy przyjemne z pożytecznem — nie wymaga odbywania specjalnych raidów, lecz polega na wciąganiu do zeszytów podróży, wycieczek, przejażdżek i t. d. Zapisy muszą być oczywiście odpowiednio potwierdzone przez władze, hotele, garaże i t. d.

Przypominamy, że za przejechanie samochodem 3000 km (motocyklem 2000 km) uczestnik konkursu ma prawo do bronzowej plakiety P. T. K., za przejechanie 6000 km (motocyklem 4000 km) — srebrnej plakiety P. T. K., za przejechanie ponad 10.000 km (motocyklem 6000 km) — złotej plakiety P. T. K.

W czasie „jazd konkursowych" uczestnicy korzystają, jak zwykle, ze wszystkich zniżek i udogodnień, przysługujących członkom Polskiego Touring Klubu jak zniżki na benzynę, ulgi w hotelach, garażach i t. d.

Wobec tego, że ilość samochodów prywatnych ostatnio bądź co bądź wzrasta, a napewno powiększy się do początku następnego sezonu samochodowego, nie wątpimy, że w Konkursie na ilość przejechanych kilometrów w roku 1936 weźmie udział znaczna ilość członków Polskiego Touring Klubu.

CZŁONKÓW P. T. KLUBU CZEKA W TYM ROKU SZEREG CIEKAWYCH IMPREZ WYCIECZKOWYCH.

Komitet organizacyjny Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu zamierza w roku bieżącym zorganizować szereg imprez wycieczkowych o charakterze towarzyskim i sportowym, które stanowiłyby atrakcję rozrywkową dla członków Polskiego Touring Klubu, i przyczyniły się do bliższego ich zapoznania między sobą.

Kalendarz tegorocznych wycieczek zapowiada się bardzo interesująco, ale wobec prowadzonych obecnie celem jego zrealizowania szeregu prac wstępnych nie możemy w obecnym numerze podać jeszcze bliższych informacyj. Odkładamy to do następnego numeru „Touringu".

WYDZIAŁ UBEZPIECZEŃ.

Celem zapewnienia swym członkom możliwie najdogodniejszych warunków przy zawieraniu ubezpieczeń, Polski Touring Klub zawarł umowę z Polskim Towarzystwem Ubezpieczeń „Patria" Sp. Akc. w Warszawie, mocą której P. T. członkowie Klubu zawierający ubezpieczenia: a) samochodów (Auto-Casco), b) od odpowiedzialności cywilnej, c) od następstw wypadków — korzystają z 10% rabatu od składki netto.

Wydział załatwia likwidacje ewentualnych szkód, oraz udziela wszelkich informacji i porad technicznych przez Komisję Rzeczoznawców Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu.

WYDZIAŁ TRYPTYKOWY.

Polski Touring Klub wydaje dokumenty celne t. j. tryptyki oraz książeczki z przepustkami granicznemi (Carnet de Passages en Douanes), Międzynarodowe Pozwolenia na Prowadzenie i Międzynarodowe Świadectwa Samochodowe po następujących cenach:

	Samochód	Motocykl
Tryptyk na Niemcy ważny na rok	Zł. 37	Zł. 20
„ „ Czechosłowację lub każde inne państwo ważny na rok	„ 60	„ 30
„ „ Czechosłowację ważny na 1 miesiąc	„ 25	„ 15
2 tryptyki. niemiecki i czechosłowacki	„ 90	„ 45
2 „ austrjacki i czechosłowacki	„ 110	„ 50
3 „ niemiecki, czechosłowacki i austrjacki	„ 135	„ 65
Carnet de passages en douane	„ 140	„ 70
Międzynarodowe Świadectwo Samochodowe	„ 12	„ 12
Międzynarodowe Pozwolenie na Prowadzenie dla poszczególnego kierowcy	„ 12	„ 12

Dla informacji członków niniejszem wyjaśniamy, że tryptyk roczny służy do wielokrotnych przejazdów tylko do tego kraju, na który został wystawiony zaś książeczka z przepustkami granicznemi (Carnet de Passages en Douane) służy do wielokrotnych przejazdów na terenie całego świata w ciągu terminu jednego roku od daty wystawienia.

Powyższe dokumenty wydaje Biuro Polskiego Touring Klubu w Warszawie oraz Delegaci Okręgowi w Poznaniu i Katowicach.

MAPA STANU DRÓG P. T. KLUBU.

Polski Touring Klub wzorem lat ubiegłych wydaje w roku bieżącym nową „Mapę Stanu Dróg" w skali 1:100000. Mapa opracowana będzie na tych samych zasadach jak mapy dotychczasowe, ale różnić się będzie od nich o wiele dokładniejszem wykonaniem. Opracowana będzie ona w 4-ch kolorach zamiast dotychczasowych 3-ch kolorów. Specjalnie zaznaczone będzie na mapie ukształtowanie powierzchni terenu, co ma duże znaczenie dla automobilistów przy posiłkowaniu się mapą w czasie jazdy. Nazwy wszystkich miejscowości będą wypisywane a nie drukowane, co zwiększy przejrzystość i orjentację. Specjalnie oznaczony zostanie na mapie plan wyjazdów z Warszawy we wszystkich kierunkach. O ile czas pozwoli to samo zostanie zastosowane przy wyjazdach z większych miast Polski. Specjalnie oznaczone będą na mapie drogi wyjazdowe z Polski zagranicę, stanowiące główne arterje komunikacyjne w międzynarodowym ruchu samochodowym.

Celem uprzystępnienia nabycia mapy jaknajszerszym rzeszom automobilistów cena jej zostanie znacznie obniżona.

SEKCJA PAŃ PRZY SEKCJI SAMOCHODOWEJ POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Grono automobilistek będących członkiniami Sekcji Samochodowej P. T. Klubu utworzyło oddzielne Koło Pań przy Sekcji Samochodowej P. T. Klubu, stawiając sobie jako cel poza uprawianiem sportu samochodowego, ożywienie życia towarzyskiego Sekcji. Sądzić należy że piękne przedstawicielki sportu samochodowego napewno przyczynią się wydatnie do wzmożenia działalności Sekcji, ściągając do niej zastępy nowych członków i członkiń.

W najbliższym programie, jako impreza inauguracyjna, projektowana jest wycieczka samochodowa połączona ze skjöringiem, ze względu na większą ilość osób, mogących wziąć udział w tej wycieczce, a niekoniecznie posiadających własne auta. Ustalenie daty związane jest z oczekiwaniem odpowiednich warunków atmosferycznych i opadów śnieżnych.

Następnie odbędzie się herbatka towarzyska w lokalu Touring Klubu dla uczestników wycieczki, i zaproszonych gości. Herbatka ta jest drugim punktem programu, gdyż liczymy na lepsze zapoznanie się i zżycie osób, uczestniczących w wycieczce, co powinno odrazu choć w części zcementować towarzystwo. W sportach i na wycieczkach najprędzej ludzie się zżywają, a pragniemy, żeby „herbatka" nie wypadła sztywno i ceremonjalnie.

Prosimy o liczne zapisy nowych członkiń, i gości, pragnących się zapoznać z naszą pracą i naszym programem — i wogóle o jaknajszersze zainteresowanie rozpoczętą przez nas działalnością.

Zgłoszenia u przewodniczącej: ks. Marji Lubomirskiej.

Z ŻYCIA DELEGATUR PROWINCJONALNYCH P. T. KLUBU

RAJD ŁAŃCUCHOWY PO WIELKOPOLSCE.

Pod protektoratem Pana Wojewody Poznańskiego Artura Maruszewskiego Polski Touring Klub Delegatura Okr. w Poznaniu organizuje na otwarcie sezonu w marcu względnie kwietniu 1936 r. w celu spopularyzowania pod względem wycieczkowym miejscowości położonych na terenie Wielkopolski, nieznaną dotychczas imprezę p. t. „Łańcuchowy rajd krajoznawczy po Wielkopolsce".

Główne wytyczne regulaminu tej imprezy przewidują:

a) udział automobilistów i motocyklistów z całej Polski,

b) obowiązek przejechania w okresie nie dłuższym jak około 30 godzin przez większą ilość miast wielkopolskich z odebraniem w każdym z nich w karcie jazdy notatki o godzinie i minucie przejazdu, przyczem start punktowany nastąpić może z dowolnego miasta powiatowego na terenie

Rzeczypospolitej, meta zaś będzie miała miejsce w Poznaniu,

c) nagrody klubowe za przejechanie największej ilości kilometrów oraz zachowanie przeciętnej szybkości, przyczem punkty dodatnie liczone będą za każdy meldunek w karcie jazdy w miejscowościach zgóry wyznaczonych, położonych na terenie Wielkopolski. W stosunku do zawodników startujących z poza terenu Wielkopolski, punkty dodatnie liczone będą dodatkowo w tej samej wysokości co za każdy meldunek w karcie jazdy, za przebycie każdych pełnych 70 kilometrów poza granicami województwa poznańskiego, aż do najbliższego miasta powiatowego w granicach Wielkopolski, przyczem obowiązuje tylko pobranie meldunków dla wykazania przebytej trasy z możliwością pominięcia meldunków w miastach położonych na najkrótszej trasie,

d) nagrody lokalne, fundowane przez Wydziały powiatowe, Zarządy (Prezydentów wzgl. Burmistrzów) miast, powiatowe towarzystwa krajoznawcze, towarzystwa kupieckie oraz sympatyków imprezy.

W regulaminie wyznaczony będzie zawodnikom obowiązek przejechania przez te miasta (powiaty), które ufundują przynajmniej jedną nagrodę wartości conajmniej 30 (trzydzieści) złotych, zaopatrzoną w tabliczkę z napisem „np. Nagroda Zarządu (Prezydenta) m. X. Y. Z. w Łańcuchowym rajdzie krajoznawczym P. T. Klubu po Wielkopolsce" oraz przekażą przynajmniej kwotę 10 zł. na nagrody klubowe.

Ofiarodawcy nagród mają prawo wskazać warunki do uzyskania ofiarowanej przez nich nagrody lokalnej.

Przy poważniejszych nagrodach lokalnych możliwe jest warunkowanie zwiedzenia pewnych osobliwości (np. wykopalisk w Biskupinie). W tych wypadkach oznaczony będzie minimalny czas zatrzymania oraz specjalnie wyższa punktacja za meldunek.

Dla zdobycia nagrody klubowej regulamin przewiduje jako minimum obowiązek przejechania przynajmniej przez 10 miast powiatowych z odebraniem meldunków o przejeździe w karcie jazdy, dla zdobycia nagrody lokalnej — oprócz warunków podyktowanych przez ofiarodawcę — w ujęciu podanem wyżej przykładowo — obowiązek przejechania przynajmniej przez 5 miast powiatowych w Województwie Poznańskiem.

Z Działalności Polskiego Touring Klubu Delegatury Okręgowej w Poznaniu od 1.I. 1935 do 31.XII. 1935 r.

Zestawienie działalności Komisji Sportowej Klubu w ciągu roku 1935:

Dnia 24. I. 1935. Kurs samochodowy dla członków P. T. Klubu, wzięło udział 12 członków.

Dnia 15. II. 1935. Wycieczka do Berlina, wzięło udział 42 osoby na 11 samochodach.

Dnia 14. IV. 1935. Otwarcie sezonu i poświęcenie proporca, wzięło udział około 90 osób na 25 samochodach, i kilku motocyklach.

Dnia 4. V. 2935. Zjazd Gwiaździsty na Tydzień Poznania, wzięło udział 102 osoby na 23 samochodach, rozdano 8 nagród i plakiety.

Dnia 12. V. 1935. Wycieczka wiosenna do Boszkowa, wzięło udział 70 osób, rozdano plakiety.

Dnia 29. VI. 1935. Sztafeta na Święto Morza, wręczono wodę morską Komitetowi Organizacyjnemu.

Dnia 9. VII. 1935. Przyjęcie wycieczki jeźdźców holenderskich, przy udziale 38 osób.

Dnia 17. VIII. 1935. Wycieczka do Orzechowa, (Dziesięć strzałów ku chwale Ojczyzny) wzięło udział 32 osoby na 9 samochodach, rozdano plakiety.

Dnia 25. VIII. 1935. Wycieczka do Uzarzewa, wzięło udział 25 osób na 8 samochodach.

Dnia 15. IX. 1935. Wycieczka do Mrowina i Szamotuł, wzięło udział 28 osób na 7 samochodach.

Dnia 19. IX. 1935. Wycieczka do Wrocławia, wzięło udział 56 osób na 17 samochodach, rozdano plakiety.

Dnia 6. X. 1935. Wycieczka „jesienna" do Biskupina i zwiedzenie wykopalisk przedhistorycznych i Gniezna na zawody konne, wzięło udział 45 osób na 8 samochodach i 3 motocyklach.

Dnia 27. X. 1935. „Jazda za lisem" wzięło udział 14 samochodów, rozdano 3 nagrody i plakiety. Przy wspólnem śniadaniu w „norze" wzięło udział 40 osób.

Wycieczka do Szwajcarji i Francji w czerwcu 1936 r.

Wykaz Delegatur Polskiego Touring Klubu

DELEGATURY OKRĘGOWE:

Brześć n/Bugiem, Sadowa 9 — Delegat p. M. Korwin-Milewski.

Bydgoszcz, Pl. Weyssenhoffa 5 — delegat p. inż. M. Talmus.

Katowice, Stawowa 14 — delegat p. Dr. Jerzy Łaszcz.
Lwów, Kochanowskiego 16 — p. Dr. Z. L. Kremer.
Łódź, Andrzeja 4 — delegat p. Płk. H. Buczyński.
Mława, skrz. 63 — delegat p. Jan Grilicz Gryzima.
Poznań, Fredry 12 — delegat p. inż. Józef Trampler.

DELEGATURY MIEJSCOWE:

Toruń, ul. Fredry 4—delegat p. Mjr. pil. M. Burchard.
Sochaczew-Łowicz — delegat p. M. Gozdowski.
Lida, ul. Piłsudskiego 11 — p. Karol Laskowicz.

DELEGATURY ZAGRANICZNE:

Amsterdam i Haga, Amst. Vossiusstr. 55 — delegat p. J. Moszyński.

Paryż XVII, 19, r. Alphonse de Neville — delegat p. J. Gryżewski.

Londyn, N. W. 3, 36 b. Primrose Hill Road — delegat p. Franc. Bauer-Czarnomski.

Członkowie P. T. Klubu udający się na Riwierę francuską lub włoską otrzymywać mogą bezpłatne informacje w Mentonie u p. Singera, właściciela hotelu Palais des Fleurs.

Ulgi dla członków P.T.K.

Przypominany członkom-narciarzom, udającym się w góry Świętokrzyskie, że pensjonat Ameljówka pod Kielcami (Kielce, skrz. poczt. 222) udziela członkom klubu 10% zniżki.

Motoryzacja

ULGI DLA PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO.

W „Monitorze Polskim" ukazało się zarządzenie ministra Skarbu w sprawie ulg w podatku przemysłowym od obrotu dla przedsiębiorstw wyrobu samochodów i podwozi samochodowych.

Zarządzenie to postanawia, że przedsiębiorstwom wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych, które:

a) uzyskają koncesję na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dn. 24 lipca 1935 r. w sprawie koncesjonowania przemysłu wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych, oraz na podstawie rozporządzenia ministra przemysłu i handlu z dn. 28 września 1935 r. o udzielaniu koncesji na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych, albo też, które:

b) na podstawie poprzednio uzyskanych uprawnień na prowadzenie przemysłu wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych w rozumieniu wymienionego rozporządzenia rady ministrów były zarejestrowane w myśl rozporządzenia ministra przemysłu i handlu z dn. 28 września 1935 r. o udzielaniu koncesji na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych oraz przedstawiły ministrowi przemysłu i handlu program swej produkcji do zatwierdzenia i pozwolenie to uzyskały —

mogą być przyznane przez ministra skarbu na wniosek ministra przemysłu i handlu w gospodarczo zasługujących na uwzględnienie przypadkach ulgi w formie całkowitego, lub częściowego zwolnienia od państwowego podatku przemysłowego od obrotu, łącznie z wszelkiemi dodatkami, na przeciąg do lat 10, poczynając od dn. 1 stycznia 1936 r. lub też od dnia uruchomienia przedsiębiorstwa, jeżeli to uruchomienie nastąpiło po dniu 1 stycznia 1936 r.

O ulgi wymienione mogą się ubiegać tylko przedsiębiorstwa, uruchomione do końca 1935 r. Przewidziane ulgi udzielane będą na indywidualne podania interesowanych przedsiębiorstw, wnoszone za pośrednictwem min. przemysłu i handlu.

STATYSTYKA POJAZDÓW MOTOROWYCH W NIEMCZECH.

W roku 1935 motoryzacja w Niemczech poczyniła znaczne postępy. W dniu 1 lipca 1934 zarejestrowanych było ogółem 1.887.632 pojazdów motorowych różnych kategorji, a w dniu 1 lipca 1935 liczba ich wzrosła do 2.157.811. Z tego przypada na samochody osobowe 809.727, na samochody ciężarowe — 244.258, na motocykle — 1.058.656. oraz na różne inne pojazdy 45.170. Liczba samochodów wzrosła w ciągu roku o 17,7%. Ciekawym jest fakt, że najintensywniejszy wzrost motoryzacji notowano w prowincjach o silnej wytwórczości rolnej.

Ilość pojazdów mechanicznych w poszczególnych miastach Niemieckich przedstawia się następująco: w dniu 1 lipca 1935 r. sam Berlin posiadał 156.002 pojazdów motorowych różnych kategorji, Hamburg — 44,016, Monachjum — 41,537, Lipsk — 27,554, Drezno — 26,796, Kolonja — 26,212, Frankfurt n/M. — 25,049.

W Monachjum przypada jeden samochód na 18 mieszkańców, w Berlinie — na 27 mieszkańców.

AUTOSTRADA DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH.

Donoszą nam, że między portem Genui a miastem Serravalle otwarta została autostrada o długości 50 klm. Z Serravalle rozchodzą się następnie drogi do Turynu i Medjolanu, dzięki czemu port genueński otrzymał skrócone bezpośrednie połączenie drogowe z największemi ośrodkami przemysłowemi Włoch północnych. Autostrada została zbudowana zamiast poprzednio projektowanej linji kolejowej do Genui. Wzrastająca ilość ciężarowych przewozów samochodowych wpłynęła na zmianę projektu.

Omawiana autostrada posiada 18 metrów szerokości, z czego na właściwą jezdnię przypada zaledwie 9 metrów. Podzielona jest ona na trzy strefy po 3 metry szerokości każda. Dwie z nich przeznaczone są dla jednego kierunku ruchu, trzecia dla odwrotnego, gdyż większość samochodów ciężarowych kieruje się rano do Genui, a wraca stamtąd popołudniu.

Na szlaku autostrady zbudowano 10 mostów nad rzekami, 315 przepustów, 4 wiadukty, 27 klm. murów oporowych, oraz 11 tuneli o długości 2868 m. Koszt budowy autostrady wyniósł 211 milj. lirów.

W nocy autostrada oświetlona jest intensywnie przez latarnie sodowe. Intensywność ruchu na autostradzie przekroczy niebawem 1000 pojazdów na dobę.

INTENSYWNOŚĆ RUCHU NA AUTOSTRADZIE FRANKFURT n/M. — DARMSTADT.

Na autostradzie tej, kursuje dziennie 3350 pojazdów mechanicznych, przeważnie samochodów osobowych i motocykli. Dla samochodów ciężarowych odcinek tej autostrady jest zbyt krótki, aby opłacilo się omijać dawne drogi mające bezpośrednie połączenie ze szlakami tranzytowemi. Więcej niż połowa ruchu pojazdami mechanicznemi korzysta jednak z nowej autostrady, ze względu na piękny krajobraz ciągnący się wzdłuż niej. Spowodowało to powstanie wzdłuż autostrady całego szeregu nowych osad o chorakterze willowym oraz osad rolnych. Na uwagę zasługuje jeszcze fakt, że nowoczesna nawierzchnia tej autostrady zmniejszyła do minimum hałas powodowany ruchem na drodze.

NOWA KONCEPCJA ZWIĘKSZENIA KRAJOWEJ PRODUKCJI SAMOCHODÓW.

W związku z rozważanymi obecnie projektami motoryzacji kraju grupa przedsiębiorstw branży metalowej wystąpiła z koncepcją rozwiązania tej sprawy drogą zwiększenia krajowej produkcji samochodów. W skład wspomnianej grupy wchodzą najpoważniejsze przedsiębiorstwa tej branży, a mianowicie Towarzystwo Zakładów Starachowickich, S. A. H. Cegielski w Poznaniu, Zakłady Ostrowieckie, Lilpop, Rau i Loewenstein i Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce. Będący obecnie w opracowaniu projekt, którego autorami są wspomniane firmy przewiduje rozwój produkcji samochodów w oparciu o Państwowe Zakłady Inżynierji, którym polski przemysł metalowy zapewni dostawę wszystkich potrzebnych części zapasowych bez potrzeby jakichkolwiek dodatkowych inwestycyj czy poważniejszych kapitałów.

Rozwiązanie to, poza zwiększeniem krajowej produkcji samochodów, zapewnia również zbyt dla produkcji przetwórczego przemysłu metalowego.

Ciekawą tę koncepcję szczegółowo omówimy w następnym numerze naszego miesięcznika.

PRZEWÓZ NA KOLEJACH SAMOCHODÓW JAKO BAGAŻU.

Nowa taryfa kolejowa francuska, wprowadzona na jesieni r. ub. przewiduje doniosłe ułatwienie dla właścicieli samochodów, umożliwiające bezpłatny przewóz ich jako bagażu kolejowego wraz z właścicielem. W myśl nowych przepisów, samochód może być przewieziony bezpłatnie o ile dana osoba lub grupa osób (nie większa wszakże od 6 na jeden wóz) zapłaci za bilety najmniej 1 fr. za kilometr i 1000 fr. w sumie ogólnej. O ile należność za wykupione bilety nie osiąga wspomnianej kwoty 1000 fr. właściciel może dopłacić różnicę.

STATYSTYKA SAMOCHODÓW W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

W roku 1934 zarejestrowanych było w Stanach Zjednoczonych A. P. 24.933.403 pojazdów motorowych, podczas gdy w roku 1933 zarejestrowano ich tylko 23.843.951. Wzrost pojazdów wyniósł więc w ciągu roku 4,6%.

Z liczby pojazdów motorowych zarejestrowanych w roku 1934 przypada na samochody osobowe 21.524.068, na samochody ciężarowe 3.409.335.

Suma wpływów do kas poszczególnych stanów z opłat samochodowych, licencji, zezwoleń na prawo jazdy i specjalnych podatków od automobilistów wynosiła w roku 1934 312.929.000 dolarów.

Analogicznej statystyki za rok 1935 dotychczas nie zestawiono.

ILE SAMOCHODÓW KURSOWAŁO NA DROGACH W 1934 ROKU?

Na zasadzie statystyki zebranej przez Polski Touring Klub ze źródeł amerykańskich, w roku 1934 na drogach w poszczególnych państwach kursowały następujące ilości samochodów. Cyfry te rzucają doskonałe światło na stan motoryzacji wymienionych krajów.

W Stanach Zjednoczonych 24,756,000, we Francji 2.036.000, w Wielkiej Brytanji — 1.880.000, w Kanadzie — 1.116,000, w Niemczech — 776.000, w Australji — 575.000 — 370.000, w Argentynie — 291.000, w Afryce Południowej — 190.000 w Z. S. R. R. — 180.000, w Nowej Zelandji — 174.000, w Hiszpanji — 167.000, w Indjach — 158.000, w Belgji — 155.000, w Holandji — 111.000. Polska w spisie powyższym nie figuruje.

DWORZEC AUTOBUSOWY W BORDEAUX.

O natężeniu ruchu autobusowego w Bordeaux świadczyć może fakt, że miasto to liczące zaledwie 256.000 mieszkańców posiada dworzec autobusowy obsługujący 37 linji, na których kursuje 200 autobusów. Powierzchnia tego dworca zajmuje przestrzeń 4.000 m^2, podwórze i perony odjazdowe 2500 m^2, garaż autobusów — 800 m^2, hala osobowa, zarząd biura turystycznego, bar, restauracja i t. p. urządzenia — 700 m^2. Pasażerowie przechodzą bezpośrednio z hali odjazdowej do peronów odjazdowych. Peron posiada 5 m. szerokości i 50 m. długości, i w całości wypełniony jest przez oczekujące na odjazd autobusy. Stoisk dla autobusów przewidziano 12, z których każde ma 6 m. długości i 2,5 m. szerokości. Pomiędzy sąsiadującemi ze sobą autobusami biegnie chodnik szerokości 2 metrów.

CYKLIŚCI I WYPADKI DROGOWE W ANGLJI.

Polski Touring Klub, interesuje się m. innemi zagadnieniem turystyki kolarskiej. Otrzymał ciekawą informację, dotyczącą wypadków kolarskich w Anglji, mianowicie, iż zdaniem Ministra Transportu Wielkiej Brytanji cykliści są głównym powodem komplikacji w ruchu kołowym na drogach angielskich.

D r o g i

ROBOTY DROGOWE W ROKU 1934-YM i 1935-YM.

Roboty drogowe, wykonane w ubiegłym sezonie, wykazują w porównaniu z sezonem w roku 1934 dość znaczny wzrost tak na drogach państwowych, jak i samorządowych.

Budowa ulepszonych nawierzchni na drogach państwowych w roku 1935 objęła 316 klm. dróg wobec 215 klm. w roku 1934, co stanowi zwiększenie o 47%.

Nowych dróg państwowych w 1935 r. zbudowano 336 klm., a w roku 1934 tylko 179 km., czyli o 88% więcej.

Konserwacja dróg państwowych w roku 1935 przedstawia się jako odnowa kapitalna na 1.575 km. i drobne naprawy na 6.365 km. W roku 1934 odnowiono gruntownie 1.150 km., a naprawiono 5.149 km dróg. I tu więc nastąpiło zwiększenie robót o 37% w zakresie odnowy gruntownej oraz o 23% w zakresie naprawy.

Wzrosły również o 15% roboty przy naprawie mostów na drogach państwowych, gdyż w roku 1935 naprawiono 17.753 mb wobec 15.372 mb w roku 1934.

Na drogach samorządowych ułożono w roku bieżącym 99 km. ulepszonych nawierzchni, podczas gdy w roku 1934 tylko 31 km. Zwiększenie jest tu więc przeszło trzykrotne.

Nowych dróg samorządowych zbudowano w 1935 r. — 997 km wobec 880 km w roku 1934, czyli zwiększono budowę o 13%.

Odnowy gruntowne wykonane na drogach samorządowych na przestrzeni 1.201 km, naprawy zaś przeprowadzono na 9.436 km. Odpowiednie liczby w roku 1934 wynoszą 1.467 km i 6.285 km, co wskazuje, że pierwsze zmalały o 15%, natomiast drugie wzrosły o przeszło 50%.

Mostów samorządowych w r. 1935 naprawiono 23.937 mb wobec 18.162 mb w roku 1934, co daje wzrost o 32%.

BUDOWNICTWO DROGOWE W 1935 ROKU.

W sezonie budowlanym 1935 r. zbudowano ogółem w całem państwie w zakresie ulepszonych nawierzchni 415 km. bruków kostkowych i klinkierowych, nawierzchni betonowych oraz nawierzchni asfaltowych różnych typów. Na drogi państwowe przypada 316 km., na drogi samorządowe 99 km., z czego większość wykonano na Śląsku, gdzie ułożono 52 km. ulepszonych nawierzchni. W stosunku do 1934 r., w którym do dnia 1. IX. zbudowano ulepszonych nawierzchni na drogach państwowych 215 km. i na drogach samorządowych 31 km. — nastąpił więc znaczny wzrost robót przy ulepszeniu istniejących dróg. Wynosi on 47% dla dróg państwowych i 220% dla dróg samorządowych.

Jest to pierwszy tak pomyślny bilans budowy nawierzchni ulepszonych w Polsce, który pozwolił na powiększenie dobrych dróg nadających się do ruchu samochodowego o jedną trzecią dotychczasowej długości naszych szos.

Mimo to jednak program, który przewidywał budowę w ciągu dwuch najbliższych lat ulepszonych nawierzchni długości 1.174 km., a więc rocznie ok. 587 km. nie został wykonany w r. ub., a to przedewszystkiem spowodu przeznaczenia mniejszych funduszów na tego rodzaju roboty drogowe.

Natomiast zwiększyła się w r. ub. budowa nowych dróg z twardą nawierzchnią a więc bitych i brukowanych. Nowych dróg państwowych zbudowano 336 km., a samorządowych — 997 km., czyli razem 1.333 km. W stosunku do 1934 r. nastąpił wzrost budowydróg bitych i brukowanych o 88% dla dróg państwowych i 13% dla dróg samorządowych, gdyż w 1934 r. nowych dróg państwowych wybudowano 279 km., a samorządowych 880 km.

Najwięcej dróg wybudowało państwo w czterech najuboższych pod względem drogowym województwach wschodnich, a mianowicie 232 km., co stanowi dwie trzecie wybudowanych nowych dróg państwowych bitych. Pozatem w województwach tych wykonano nowych dróg bitych i brukowanych 221 km. przez samorządy.

W zakresie budowy nowych dróg bitych i brukowanych realizacja przekroczyła przeszło dwukrotnie przewidywania, gdyż planowano w programie budowę 163 km. tych dróg, a zbudowano 336 km. Podkreślić należy, że dwuletni program przewidywał budowę 230 km. nowych dróg państwowych bitych i brukowanych. Ten wspaniały rezultat zawdzięczać należy umiejętnemu wykorzystaniu przez władze drogowe świadczeń ludności w naturze, t. zw. odróbek za pomoc żywnościową i za zaległe podatki. Wreszcie do osiągnięcia tego rezultatu przyczyniło się przydzielenie przez ministerstwo komunikacji na budowę niektórych dróg kamienia z państwowych kamieniołomów, oraz kredytowany przewóz kolejowy.

Inwestycje mostowe również przedstawiały się w r. ub. bardzo pokaźnie. Wykończono na drogach państwowych 1.540 mb mostów stałych, z czego 428 mb. żelaznych i 1.112 mb. żelbetowych, oraz 4.582 mb. mostów drewnianych. W 1934 r. wykonano 1.262 mb. mostów stałych oraz 5.034 mb. mostów drewnianych. Wobec tego, że dwuletni program przewidywał budowę na drogach państwowych ogółem 3.600 mb. mostów stałych i drewnianych, z czego przeznaczono do wykonania w r. ub., 1.045 mb. mostów stałych i 2.000 mb. mostów drewnianych — program ten został zrealizowany ze znaczną nadwyżką, gdyż o blisko 500 mb. mostów stałych więcej i o 2.300 mb. mostów drewnianych więcej.

Na drogach samorządowych zbudowano w r. ub. mostów stałych 1.235 mb. oraz 9.367 mb. mostów drewnianych. W 1934 r. wybudowano na drogach samorządowych 797 mb. mostów stałych oraz 7.477 mb. mostów drewnianych. W rb. nastąpił więc poważny przyrost mostów na drogach samorządowych: stałych o 55%, a drewnianych o 26%. Wzrost ten przypisać należy powiększeniu pomocy państwa oraz w pewnym stopniu dostawie kredytowej drzewa z lasów państwowych.

Kapitalny remont dróg bitych wykonano w r. ub. na drogach o łącznej długości 1.575 km., naprawę zaś przy pomocy drobnych remontów przeprowadzono na dystansie ponad 6.300 km. Na drogach samorządowych kapitalny remont przeprowadzono na dystansie 1.200 km., a remont drobny na dystansie 9.400 km. Wzrost remontów kapitalnych na drogach państwowych w r. ub. w stosunku do 1934 r. wyniósł 37%, natomiast na drogach samorządowych wykazał spadek o 15%. Spadek ten został zrównoważony jednak zwiększeniem o przeszło 50% drobnych remontów.

Mostów naprawiono w r. ub. ogółem 27.753 mb. na drogach państwowych i 23.937 mb. na drogach samorządowych, co daje wzrost robót o 15% dla dróg państwowych i o 32% dla dróg samorządowych.

DROGI DLA CYKLISTÓW W NIEMCZECH.

Donoszą nam, że równolegle obok dróg kołowych państwowych, wydano w Niemczech około 2.800.000 RM. na budowę dróg dla cyklistów. Za sumę tę wybudowano 700 klm. dróg tego typu.

Samo miasto Hannower wybudowało w wymienionym okresie czasu 60 klm. nowych dróg dla cyklistów w obrębie miasta i okolicznych parków. Ponieważ ilość dróg tego typu okazała się niewystarczająca, w najbliższym czasie zbudowanych będzie jeszcze około 30 klm. dróg specjalnie zarezerwowanych dla cyklistów w obrębie miasta.

Ponadto szereg prowincji miejskich i poszczególne państwa Rzeszy wybudowały szereg dróg dla cyklistów, o których brak jest tylko niestety bliższych danych.

NOWE DROGI W PALESTYNIE.

Polski Touring Klub dowiaduje się, że istnieje obecnie projekt budowy ogólnej drogi naokoło Jerozolimy, omawiany już od kilku lat przez miarodajne czynniki. Większą część kosztów budowy pokryje rząd.

Projektowana droga będzie posiadać 30 metrów szerokości, a poza drogą jezdną ułożone będą na niej dwa tory kolejowe. W środku drogi zasadzony będzie szereg dekoracyjnych drzew, celem podniesienia estetycznego wyglądu drogi, posiadającej wybitnie turystyczne znaczenie.

Miasto Tel Aviv przeznaczyło około 1.000.000 złotych na ten cel.

TUNEL DLA RUCHU KOŁOWEGO POD RZEKĄ HUDSON W NEW YORKU.

Końcu 1934 roku przystąpiono jeszcze do budowy drugiego tunelu dla ruchu kołowego pod rzeką Hudson w New Yorku. Tunel ten połączy 39 ulicę dzielnicy Mahattan z Woohawken i Union City na przeciwnym brzegu rzeki Hudson w stanie New Jersey.

Budujący się obecnie tunel przejdzie pod rzeką w miejscu, gdzie szerokość jej wynosi 1,37 klm. Zewnętrzna średnica nowego tunelu wynosić ma 9450, szerokość jezdni projektuje się na 6550 mm. Wolną wysokość powyżej jezdni wyniesie 4150 mm.

Dopływ świeżego powietrza odbywać się będzie pod jezdnią, usuwanie zaś powietrza zepsutego — przez górną część przekroju tunelu.

Na 1 lipca 1935 r. zostały ukończone roboty na brzegach, oraz szyb wentylacyjny w New Jersey. Wykonanie właściwego tunelu pod rzeką potrwa do 1 stycznia 1937 roku i dopiero wtedy rozpocznie się wewnętrzne wykończenie. Tunel ma być otwarty dla ruchu kołowego na początku 1938 roku.

OZNACZANIE PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH W NIEMCZECH.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu, władze niemieckie zarządziły umieszczanie na drogach, przed przejazdami kolejowemi, poza dotychczasowemi sygnałami typu międzynarodowego, dodatkowych znaków. Znaki te w postaci białych tablic, na których w czarnej obwódce znajdują się poprzeczne pasy czerwone, umieszczane będą w odległości 240 m (trzy pasy czerwone), 160 m (dwa pasy czerwone) i 80 m (jeden pas czerwony) od przejazdu kolejowego. (patrz rys. na str. 11).

Wyścig kolosów

Nowy olbrzym transoceaniczny

Od szeregu lat jesteśmy świadkami rywalizacji poszczególnych narodów, z których każdy stara się wyprzedzić inne posiadaniem największego i najszybszego statku.

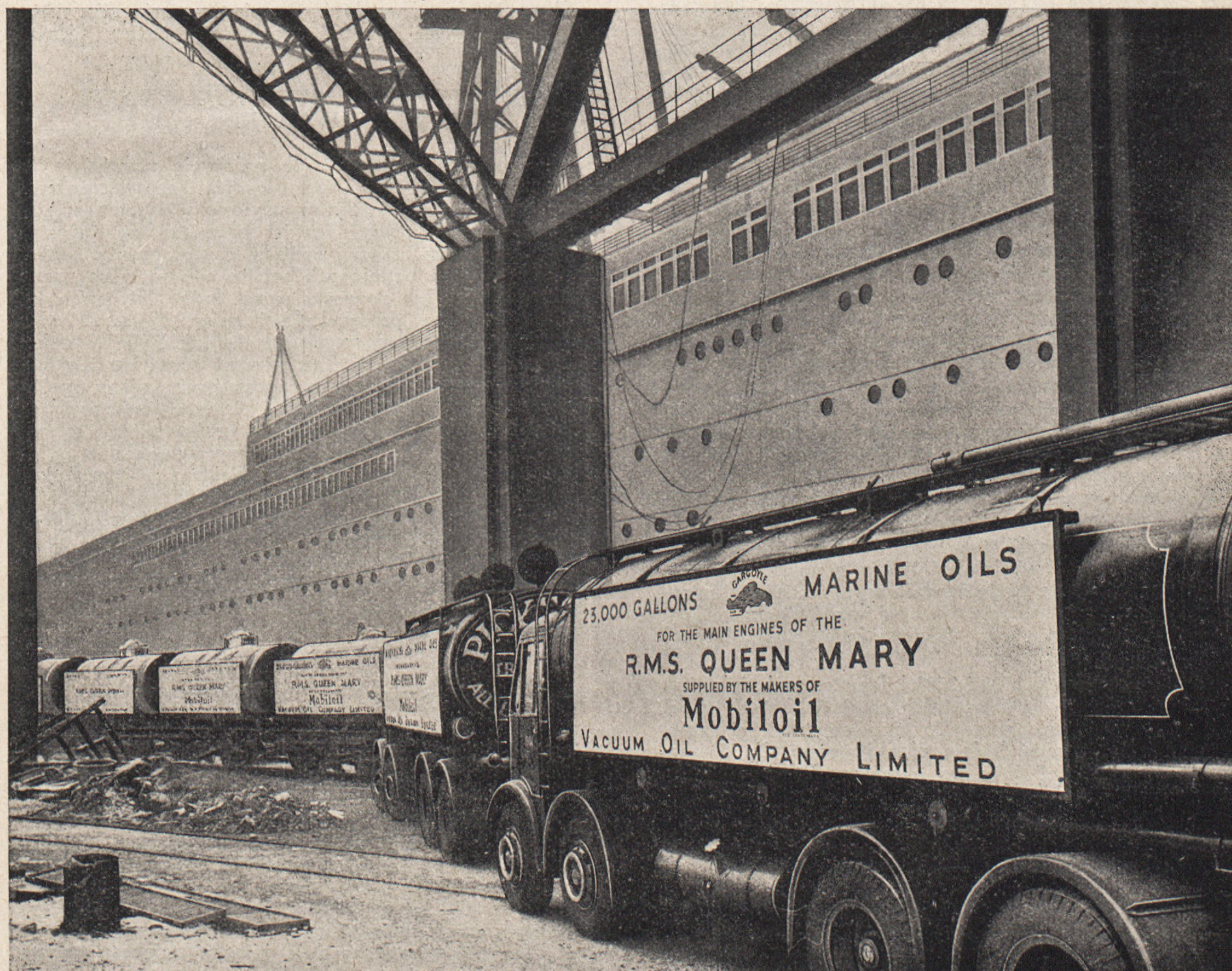
Ostatnio Anglicy, pragnąc zdobyć utraconą palmę pierwszeństwa, wykańczają olbrzymi luksusowy transatlantyk R. M. S. „Queen Mary".

Już z krótkiej notatki można sobie wyobrazić, jak wielkim jest ten okręt i ile pracy ludzkiej włożono, aby go wykonać.

Wymiary tego olbrzyma są następujące: długość 310 metrów, szerokość 36 metrów, wysokość zaś, mierzona do najwyższego masztu, wynosi aż 76 metrów. O rozmiarach tego kolosu świadczy również fakt, iż posiada on 12 pokładów. Celem zapewnienia absolutnego bezpieczeństwa pasażerów, podzielono kadłub okrętu na 18 wodoszczelnych komór, jak również zaopatrzono statek w podwójne dno, posiadające dla zwiększenia bezpieczeństwa 70 szczelnie zamykających się przegród. Cechy te doskonale charakteryzują, jak dbano o bezpieczeństwo okrętu.

Urządzenia pasażerskie przewidują 3 klasy, a mianowicie I klasę, klasę turystyczną i III-cią. Czyniąc zadość bardzo wysokim wymaganiom, jakie obecnie są stawiane w ruchu północno-atlantyckim, przewidziano nieprzeciętnie duże przestrzenie dla wygody pasażerów w czasie podróży. Dużą wagę przywiązano do jak najlepszej wentylacji pomieszczeń, wbudowując nowoczesne urządzenia do czyszczenia powietrza, co stwarza, że „Queen Mary" można słusznie nazwać najzdrowszym okrętem świata. Założono przyrządy, przy których pomocy każdy podróżny może przez doprowadzenie gorącego i zimnego powietrza do swej kabiny ustalić temperaturę na poziomie najbardziej mu odpowiadającym. Wszystkie pomieszczenia zaopatrzone są w urządzenia do zraszania, które działają automatycznie w wypadku pożaru. Trzy oddzielne kotły produkują parę potrzebną do kuchni.

Rozstrzygnięcie co do wyboru maszyn napędowych nastąpiło przez specjalny komitet, składający się z czołowych angielskich inżynierów okrętowych. Ostatecznie zdecydowano napęd za pomocą 4-ch śrub wprowadzanych w ruch przez turbiny parowe przy zastosowaniu przekładni redukcyjnej. Turbiny pracują parą przegrzaną, dostarczaną z kotłów wysokoprężnych, opalanych olejem. 24 kotły z przegrzewaczami dostarczają pary



Dowóz produktów smarnych Gargoyle do statku „Queen Mary"

o ciśnieniu 28 atm. przy 370°C. Gazy z kotłów odprowadza się 3-ma kominami o różnej wysokości, co pozwala utrzymać całą długość okrętu wolną od dymu.

Para służy do napędu 4-ch głównych zespołów maszynowych, z których każdy składa się z 4-ch pojedyńczych turbin ustawionych dokoła głównego napędu. Każda grupa maszyn napędowych jest niezależna od pozostałych. Pozatem istnieją osobne turbiny dla ruchu wstecznego.

Olej smarny do turbin, łożysk przekładni i łożysk przyśrubowych doprowadza się pod ciśnieniem przy pomocy 12 pomp olejowych, napędzanych motorami, cyrkulacja wody w chłodnicach odbywa się przy zastosowaniu innych 4-ch pomp. Na każdym wale przyśrubowanym osadzona jest masywna 4-o skrzydłowa śruba o wadze ok. 35 ton.

Wszystkie maszyny pomocnicze z wyjątkiem turbopomp, napędzane są elektromotorami. Potrzebnego na pędu dostarczają 4 generatory o mocy 1300 KM.

Wszystkie łodzie ratunkowe wyposażone są w motory Diesel'a tak, że mogą pływać o własnej sile. Na najwyższym pokładzie wbudowano 2 turbiny pomocnicze po 75 KW, zapewniające światło i siłę w razie jakiegoś wypadku.

Maszyny są sercem okrętu; jeżeli zawiodą, okręt staje się igraszką fal i wichrów; aby zapewnić więc jaknajwyższe bezpieczeństwo ruchu maszyn, zastosowano do ich smarowania najlepsze oleje na świecie.

Na załączonej ilustracji widzimy, jak do statku „Queen Mary" dowożone są produkty smarne GARGOYLE firmy VACUUM OIL COMPANY, przyczem ilość ich, jaką ten olbrzym pochłonął przed próbną podróżą, wynosi 550 beczek czyli około 90.000 kg.

Zastosowanie wysokowartościowych produktów GARGOYLE do smarowania precyzyjnych i odpowiedzialnych maszyn okrętu, będącego dumą narodu od wieków panującego na morzu, jest wymownym dowodem zaufania do znakomitej jakości produktów VACUM OIL COMPANY, wyrabianych również w Polsce i znanych dobrze naszym automobilistom.

KRONIKA TURYSTYCZNA

ULGI KOLEJOWE DLA NARCIARZY.

Narciarze otrzymują od kolei dalsze ułatwienia w postaci rozszerzenia istniejących ulg taryfowych i wprowadzenia nowych.

Istniejące już bilety narciarskie 1000 i 2500 kilometrowe potaniały. Bilet 1000-kilometrowy III-ej klasy kosztuje wraz z książeczką i opłatą na Polski Związek Narciarski 26 zł. 50 groszy (dotychczas 30 zł. i 50 groszy), bilet zaś 2500-kilometrowy 52 zł. 50 groszy, zamiast 60 zł. 50 groszy. Bilety II-ej klasy kosztują o 50%, bilety zaś na pociągi pośpieszne o 25% drożej.

Obok tego wprowadzone zostały bilety wycieczkowe (weekendowe) narciarskie z Bydgoszczy, Torunia, Gdańska, Gdyni, Katowic, Krakowa, Lublina, Lwowa, Łodzi, Poznania, Warszawy i Wilna do pięciu okręgów narciarskich, położonych w Karpatach, a mianowicie do okręgów 1) Wapienica-Głębce i Mikuszowice-Zwardoń z Jeleśnią i Huciskiem, 2) Sucha-Zakopane wraz z Rabką. 3) Żegiestów-Krynica, 4) Rozłucz-Sianki i Skole-Ławoczne, 5) Nadwórna-Woronienka.

Na stacjach tych miast członkom Polskiego Związku Narciarskiego, posiadającym legitymacje odnowione na sezon i zaopatrzone w nalepkę Ligi Popierania Turystyki, wydaje się bilety powrotne imienne ze zniżką około 33—40%, ważne bez żadnej dopłaty także na pociągi pospieszne.

Wyjazd za takim biletem nastąpić może w soboty, dni przedświąteczne lub niedziele i święta, a powrót nastąpić musi najpóźniej dnia 10-go od dnia wydania biletu, przyczem powrót może nastąpić nie z tej samej stacji, do której się przyjechało, lecz także z innej stacji, leżącej w okręgu ważności biletu.

Zniżka cen biletu 1000 i 2500-kilometrowych, jak również wprowadzenie na wszystkich stacjach dużych miast biletów powrotnych nastąpiła z dniem 18 stycznia. Pozatem obowiązywać będzie ulga grupowa dla 5 narciarzy w wysokości 33% do określonych miejscowości narciarskich.

UDOGODNIENIA DLA NARCIARZY ZAGRANICZNYCH.

Dążąc do uprzystępnienia polskich terenów narciarskich turystom zagranicznym, Liga Popierania Turystyki postarała się o specjalne udogodnienia dla narciarzy, przybywających z poza granic kraju. M. i. wprowadzono bezpośrednie pociągi z Bytomia do Zwardonia, co pozwoli narciarzom z Niemiec na spędzanie weekendów na znakomitych terenach narciarskich w Polsce.

Od dnia 18 stycznia w niedzielę i święta kursuje z Bytomia do Zwardonia pociąg narciarski, który przestrzeń Bytom-Zwardoń przebywa w cztery godziny.

UDZIAŁ PRZEDSIĘBIORSTW PRYWATNYCH W PROPAGANDZIE TURYSTYKI.

Zrozumienie prawdy, że należycie rozwinięta turystyka daje krajowi poważne korzyści gospodarcze znajduje zagranicą swój wyraz w coraz szerszym udziale przedsiębiorstw prywatnych w propagandzie turystyki zagranicą. Coraz częściej spotyka się prospekty banków czy innych firm podających czy to ogólne tylko wiadomości o kraju, lub poprostu nawet ładne fotografje, czy też obszerniejsze przewodniki i opisy. Materjał w tej sprawie jest ogromny, wyliczmy jednak kilka charakterystycznych przykładów. Tak więc na coraz bardziej rozpowszechnionych kartach z życzeniami świątecznemi i noworocznemi, szereg banków i firm zagranicznych zamieszcza fotografję atrakcyjnych krajobrazów; jedno z włoskich towarzystw ubezpieczeniowych rozsyła swym klijentom ładnie wydany kalendarz ścienny z reprodukcją akwarelowych widoków miast włoskich. Banki austrjackie wydały ostatnio piękne przewodniki po Austrji, bogato ilustrowane. Banki i firmy handlowe biorą również udział w propagandzie poszczególnych wydarzeń turystycznych, rozsyłając swym korespondentom odpowiedni materjał propagandowy. Czy nie warto i nam zastanowić się nad temi możliwościami?

BILETY ABONAMENTOWE NA 10 PRZEJAZDÓW.

Oprócz biletów odcinkowych (miesięcznych i tygodniowych), służących do codziennych przejazdów osobom mieszkającym niedaleko miast, oraz oprócz biletów okręgowych, wielkiem udogodnieniem są t. zw. biletów abonamentowe na 10 przejazdów.

Sprzedaje się je we wszystkich większych miastach na przejazd do stacji położonych poza strefą biletów odcinkowych (100 kilometrów) z ważnością na 10 kolejnych podróży po 5 w każdą stronę, licząc tylko za 6 przejazdów. To ustępstwo 40% daje jeszcze większą korzyść wskutek prawa użycia pociągu pośpiesznego bez dodatkowej dopłaty. Bilety abonamentowe ważne są na 3 miesiące od dnia wydania.

RUCH TURYSTYCZNY W WARSZAWIE.

Wzrost ruchu turystycznego w Warszawie ilustruje sprawozdanie cyfrowe z działalności Związku Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy.

Do biura związku do kiosku informacyjnego zgłosiło się w ciągu 1935 r. 40.000 osób (w r. 1934 — 26.000 osób), w tej liczbie 37.000 turystów z Polski i 3.000 z zagranicy. Ograniczenia dewizowe w Niemczech spowodowały spadek napływu turystów niemieckich (z 1.140 do 500), natomiast poprawa gospodarcza w Anglji oraz wpływ polskiej propagandy turystycznej w Londynie zwiększyły liczbę turystów angielskich. Liczba Amerykanów nieco spadła (ze 158 do 135), natomiast nastąpił wzrost zgłoszeń obywateli gdańskich.

Cyfry powyższe dotyczą turystów obsłużonych przez Związek. Z niezupełnej jeszcze statystyki ogólnej wynika, że wciągu trzech kwartałów 1935 r. przybyło do Warszawy ogółem 233.113 turystów z Polski (niewiele mniej, niż w ciągu całego roku 1934), i 25.043 z zagranicy (wobec 22.000).

Zestawienia powyższe dowodzą, że napływ turystów do Warszawy z Polski i z zagranicy stale wzrasta.

UDOGODNIENIA DLA TURYSTÓW W KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ.

Obowiązujący zimowy rozkład jazdy komunikacji autobusowej Polskich Kolei Państwowych, uwzględnia potrzeby zarówno ludności, korzystającej z autobusów w celach komunikacji, jak również tych osób, które używają autobusów w celach turystycznych lub wycieczkowych.

Obecnie na szlakach turystycznych uruchomiono autobusy w takich godzinach, aby dać turystom możność korzystania z przejazdów autobusami w połączeniu z pociągami, względnie z innemi autobusami, przez co czas przejazdu z jednej miejscowości do drugiej znacznie skrócono i zbędne przerwy w podróży i oczekiwanie na połączenie zmniejszono do minimum.

Biorąc pod uwagę, że przejazdy turystów na szlakach odpowiednich nie są jednorazowe, wprowadzono na szlakach tych nowy typ biletów abonamentowych 10-cio przejazdowych. Przez zastosowanie tych biletów zarówno ludność stała, jak i turyści mogą korzystać ze znacznej zniżki, wynoszącej, zależnie od linji, od 25 do 40% normalnej ceny przejazdu.

GRUPA TURYSTÓW Z NOWEJ ZELANDJI PRZYJEDZIE LATEM ZWIEDZIĆ POLSKĘ.

Polski Touring Klub otrzymał niedawno list z Nowej Zelandji, w którym grupa turystów automobilowych zapowiada swój przyjazd do Polski. Goście zamierzają przyjechać tu swoimi samochodami, które zostaną załadowane na okręt do Gdyni. Ministerstwo Komunikacji upoważniło Polski Touring Klub w którego zakres działania wchodzi opieka nad wycieczkami samochodowemi przybywającemi do Polski, aby zaopiekował się wycieczką z Nowej Zelandji. Opieka polega na zorganizowaniu wycieczce pobytu w Polsce, oraz udzielaniu na każde zapytanie szczegółowych informacji listownych o warunkach podróżowania samochodami po Polsce.

Wydawnictwa otrzymane

A. Tuszyński: A B C MOTOCYKLOWE. Książnica-Atlas. Lwów, Warszawa, Str. 112. Zł. 2.40.

Motocykl jest maszyną nie mniej skomplikowaną jak samochód i jeszcze więcej od niego precezyjną. Dlatego znajomość jego budowy i umiejętne obchodzenie się z nim decydują i o bezpieczeństwie pasażerów i o dłuższej służbie motocykla.

Utarło się zupełnie mylne przekonanie, że każdy kto go kupi, może już odbywać na nim podróże.

Tymczasem widok motocykla załadowanego na wóz chłopski lub wracającego koleją nie jest bynajmniej rzadkością. W domu okazuje się, że defekt był niewinny i łatwy do usunięcia w czasie jazdy, lub też został spowodowany nieumiejętnością jeźdźca, który nie obeznany z mechanizmem nie zwrócił uwagi zawczasu na podejrzane szmery lub stuki. Usunięcie w porę ich przyczyny nie dopuściłoby do poważnego uszkodzenia maszyny, zepsucia posiadaczowi i jego pasażerce upragnionej wycieczki a może i całego urlopu, nie licząc kosztów powrotu koleją lub końmi. Dlatego podręcznik o motocyklu nie może być traktowany jako literatura, którą można sobie chcieć lub nie chcieć przeczytać. Jest to konieczność decydująca o korzystaniu z motocykla. Ale o motocyklu mówić może tylko ten, kto sam wiele tysięcy kilometrów na nim przemierzył; musi to być i technik doskonały, który wiele motocykli w swem życiu widział. Tylko doświadczony fachowiec potrafi laikowi wytłumaczyć to, co potrzeba, nie nudząc go szczegółami naprzykład fabrycznej produkcji, które turystę nie obchodzą, lub nie strasząc go możliwościami niektórych defektów tak wyjątkowych jak spadnięcie dachówki na głowę. Oprócz tego opis motocykla powinien mieć na względzie przedewszystkiem obchodzenie się z nim a nie recytowanie czysto teoretycznych zasad.

Ruchliwa i wszechstronna „Książnica - Atlas" rozumiejąc potrzebę takiego „życiowego" wydawnictwa dla motocyklistów wypuściła na rynek księgarski książkę p. t. „A B C MOTOCYKLOWE" A. Tuszyńskiego, autora znanego i pedagoga w dziedzinie automobilizmu, jednego z pierwszych posiadaczy motocykla w Polsce, organizatora kolumn motocyklowych ochotniczych w pamiętnym roku 1920.

A. Tuszyński: KATECHIZM KIEROWCY. Książnica-Atlas. Lwów, Warszawa. Str. 132, Zł. 2.70.

W polskiej literaturze samochodowej istnieje pewna luka. Jest nią brak krótkiego, zwięzłego podręcznika dla tych, którzy nie mając czasu ani chęci do studjowania opisów szczegółowych, pragną poznać tylko zasady działania mechanizmów w zakresie, wystarczającym do kierowania i radzenia sobie z samochodem w drodze.

Napisanie takiego podręcznika nie jest bynajmniej rzeczą łatwą. Autor musi być fachowcem i pedagogiem jednocześnie. Nie wszyscy niestety orjentują się, że wiedza a nauczanie — to dwie zupełnie odrębne umiejętności. Nie każdy, kto się zna na samochodzie, może być dobrym wykładowcą. Tylko doświadczony pedagog potrafi podkreślić właściwe zasady budowy samochodu, i wyprowadzić z nich logicznie dalsze mechanizmy, nie nużąc umysłu czytelnika zatrzymywaniem się na zbędnych szczegółach.

Jednocześnie autor musi posiadać duże doświadczenie techniczne w dziedzinie automobilizmu ponieważ opis tylko teoretyka będzie zawsze miał cechy opowiadania o czemś nierealnem i czytelnik z najlepszemi chęciami po przestudjowaniu takiego teoretycznego podręcznika — będzie wprawdzie rozumiał zasady działania samochodu ale nie będzie wiedział, co przy nim rękami robić należy.

Dlatego z zadowoleniem witamy pojawienie się na rynku księgarskim zwięzłego podręcznika „KATECHIZM KIEROWCY" A. Tuszyńskiego, nakładu Książnicy - Atlasu. Nazwisko autora znane od szeregu lat mówi tu samo za siebie. Organizator szkolnictwa samochodowego w wojsku polskiem, znany wykładowca i autor, Kierownik szeregu przedstawicielstw samochodowych i warsztatów — oto dane świadczące najlepiej, że autor książki potrafi nietylko rzecz jasno wyłożyć ale i praktycznie nauczyć.

MIĘDZYNARODOWY KALENDARZ TURYSTYCZNY.

Nakładem Międzynarodowej Centralnej Rady Turystycznej wyszedł w Paryżu „Międzynarodowy Kalendarz Turystyczny" na rok 1936. Kalendarz obejmuje wszystkie ważniejsze imprezy turystyczne, uroczystości regjonalne, wystawy, parady wojskowe, odpusty i t. p. Kalendarz obejmuje terytorjalnie państwa ze wszystkich części świata wraz z Rosją Sowiecką.

Dział dotyczący imprez i uroczystości, mających się odbyć w Polsce w roku 1936 został bardzo obszernie opracowany przez Dr. M. Orłowicza z ramienia Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji i obejmuje 52 pozycje.

Kalendarz tegoroczny, siódmy skolei przedstawia się jako obszerna broszura o 70 stronach druku petitem.

KALENDARZ ZIEM WSCHODNICH.

Ukazał się na półkach księgarskich drugi skolei rocznik p. t. „Kalendarz Ziem Wschodnich", wydany nakładem i staraniem Towarzystwa Rozwoju Ziem Wschodnich.

Rocznik podzielony na 4 części zawiera m. in. w części drugiej p. t. „Ziemie Wschodnie", szereg doskonale opracowanych pod względem treści i formy opisów krajoznawczo - informacyjnych, ciekawszych miejscowości tych ziem. Na czoło wybijają się artykuły Dr. Ludwika Grodzickiego (Polesie) prof. Józefa Haliczera (Podole) Jakóba Hoffmana (Wołyń) i wielu innych

Dążeniem redakcji Kalendarza jest aby trafił on do jaknajszerszego grona czytelników, i zapoznał ich tą drogą z pięknem i osobliwościami oraz dziejami Ziem Wschodnich, tak mało jeszcze niestety znanych szerokiemu ogółowi.

DZIAŁALNOŚĆ WYDAWNICZA WARSZAWSKIEGO ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ W ROKU 1935.

W ciągu roku 1935 warszawski Związek Propagandy Turystycznej wydał 85.000 druków propagandowo-informacyjnych: 20.000 prospektów informacyjnych w języku polskim, 10.000 w jęz francuskim; 5.000 prospektów przeznaczonych dla Gdańska w jęz. niemieckim, 10.000 planów Warszawy w 4 językach, 19.000 prospektów o Warszawie w 3 językach, 5.000 broszur propagandowych o celach i zadaniach Związku, 2.000 albumików z fotografjami Warszawy, 3.000 plakatów propagandowych, 10.000 odezw do organizacji i zrzeszeń oraz 500 wywieszek propagandowych.

Rozwiązanie zadania sylabowego z Nr. 1 Touringu

1. Napoleon	8. Ewa
2. Argentyna	9. Otello
3. Dorożka	10. Kościół
4. Wiedeń	11. Radius
5. Okrąg	12. Atróbka
6. Zamenhoff	13. Garibaldi
7. Infuła	14. 5-ciu poległych

Początkowe litery trafnie rozwiązanego zadanie dają następującą nazwę:

NADWOZIE Okrąg 5.

Trafne rozwiązania nadesłały następujące osoby; 1. p. E. J. Czerniawski, 2. Elżbieta Maranc, 3. p. Bogumił Borkowski, 4. p. Anna Holtorp, 5. p. Jerzy Zółtowski, 6. p. Witold Mackiewicz, 7. p. Józef Prorok, 8. p. Czesław Błażejewski, 9. p. Adam Zieleniewski, 10. p. Dr. Mieczysław Burdowicz, 11. p. Aleksander Grochowski, 12. p. Teodor Mukułowski.

Na podstawie losowania pierwsza nagroda, wartości zł. 50.— przypadła p. Aleksandrowi Grochowskiemu, II-ga nagroda, wartości zł. 30.— p Czesławowi Błażejewskiemu z Ząbek, III-cia nagroda, wartości zł. 20.— przypadła p. Witoldowi Mackiewiczowi z Łodzi.

Powyższe nagrody w postaci bonu na wykonanie robót nadwoziowych są do odebrania w Warsztatach Karoseryjnych „Nadwozie", Warszawa, ul. Okrąg 5, tel. 8-35-72.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 75 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 9.—, półrocznie zł. 4.50.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski Sekr. Gen. Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu

6057 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.

6057 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.